AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



ASES DEL MUSTANG DE LA OCTAVA FUERZA AÉREA



OSPREY AVIATION

ASES DEL MUSTANG DE LA OCTAVA FUERZA AÉREA



CUADRO DE ABREVIATURAS

FG	*Grupo de Caza*
AF	*Fuerza Aérea*
FS	*Escuadrón de Caza*
FC	*Mando de Caza*
AAF	*Fuerzas aéreas de los EE UU*
Col.	*Coronel*
Lt Col.	*Teniente Coronel*
Cte.	*Comandante*
Cap.	*Capitán*
Tte.	*Teniente*
Sqn	*Escuadrón*
Alf.	*Alférez*
DFC	*Cruz de Vuelo Distinguido*

ASES DEL MUSTANG DE LA OCTAVA FUERZA AÉREA



OSPREY AVIATION

ediciones del Prado

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito

Asesoramiento histórico y militar: Cecilio Yusta
Traducción: Rodolfo Muñoz
Basado en: *Mustang Aces of the Eighth Air Force*
Texto de: Jerry Scutts
Diseño de cubierta: Iain Wyllie
Perfiles de los aviones: Chris Davey, Keith Fretwell, John Weal e Iain Wyllie
Diseño de las figuras: Mike Chappell
Dibujos en escala: Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634 4° I. 1092 - Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56. 1290 - Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-188-0
D.L.: M- 35487-1999

Cubierta
Inmediatamente después de haber dado cuenta de un Fw 190A-8 perteneciente al IV/JG3, que casi había conseguido abrirse paso hasta el grupo principal de bombarderos, Clarence "Bud" Anderson, del 362° FS/357° FG se dispone a conseguir la segunda victoria de esta misión a los mandos de su aparato, el P-51D 44-14450 *OLD CROW*. Anderson terminó la guerra como triple as del 362° FS, habiendo pilotado tanto los P-51B como los P-51D durante los 18 meses que duró su turno de servicio.

ÍNDICE

LOS PODERES DEL MERLIN

Al llegar el otoño de 1943 los grupos de bombarderos de la Octava Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos (USAAF) que tenían su base en Inglaterra se enfrentaban a una crisis. Durante más de un año un número cada vez mayor de Grupos de B-17 Fortress y de B-24 Liberator habían hecho la guerra contra la industria alemana tanto en Alemania como en la Europa ocupada. Desde el debut en combate de los B-17, en agosto de 1942, se había infligido una gran destrucción a la infraestructura industrial mediante bombardeos de precisión de objetivos industriales clave, y estaba claro que el experimento de la USAAF de enviar sobre Alemania bombarderos fuertemente armados a la luz del día no se detendría a menos que circunstancias drásticas lo impusiesen.

Desafortunadamente, la fuerza de caza de la Luftwaffe y las defensas antiaéreas alemanas hacían que esas circunstancias fuesen una realidad. Las pérdidas de bombarderos americanos habían aumentado hasta el punto de que, tras la célebre doble misión dirigida en octubre contra Schweinfurt y Regensburg, el VIII Mando de Bombarderos se vio obligado a administrar cuidadosamente sus recursos. La cifra de 60 bombarderos perdidos en cada misión fue tema de largos debates en el Congreso, y el Gobierno de los Estados Unidos empezó a preguntarse si merecía la pena continuar la ofensiva si semejante desgaste iba a ser la norma. Durante varias semanas no se realizaron misiones de penetración profunda desde Inglaterra, lo cual hizo creer a los alemanes que la ofensiva había sido fatalmente debilitada. Pero no era así; eran las cada vez peores condiciones meteorológicas más que ningún otro el factor que impedía a los bombarderos penetrar en el espacio aéreo del Reich, ya que no tenía mucho sentido realizar misiones de bombardeo si los tripulantes no podían ver sus objetivos.

Aunque no había duda de que la fuerza de bombarderos de la Octava había sufrido una paliza terrible, la mayoría de sus objetivos rentables estaban situados en el centro y este de Alemania, y para llevar a cabo la política Aliada declarada de derrotar al Tercer Reich antes de volver todo el peso del poderío americano contra los japoneses en el Pacífico, la fuerza estratégica de bombarderos tenía que destruir dichos objetivos. Reducir a la Octava a ser una fuerza de corto y medio alcance no daría unos resultados suficientes.

La dura realidad de que los bombarderos, aunque fuertemente armados, no podían por sí solos abrirse paso en el espacio aéreo alemán sin sufrir fuertes pérdidas había provocado la tardía llegada de los P-38 Lightning a Inglaterra en 1942, para actuar fundamentalmente como escoltas de los bombarderos. Esto encerraba una cierta dosis de ironía, pues ya en los planes iniciales para el empleo de la Octava Fuerza Aérea (desde ahora la Octava) se había previsto la necesidad de escoltas, aunque esta escolta estuviese proporcionada por los Spitfire con su reducida autonomía. La posibilidad de los cazas de la RAF de escoltar a los bombarderos sólo hasta París quedó pronto superada por los acontecimientos cuando la Octava extendió rápidamente su radio de acción para atacar objetivos situados en Alemania.



Impacientes por hacerse con los P-51 en el mismo momento en que fueron introducidos en el teatro de operaciones europeo, la suerte de los pilotos del 4° FG, con base en Debden, experimentó un gran cambio cuando por fin el grupo fue reequipado con los Mustang en febrero de 1944. Entre sus primeros exponentes destacados estaba Duane Beeson, al que aquí se ve sobre el ala de su único P-51B, el 43-6819, apodado *BEE*, en la primavera de 1944.

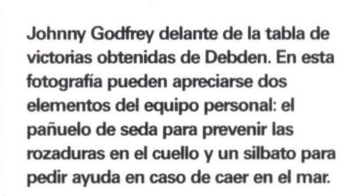


Muchos pilotos tenían perros como mascota y John Godfrey le había puesto a su chucho apropiadamente el nombre de *Lucky* (afortunado). Godfrey pilotó dos P-51B (foto: H. Holmes).

Pero el traslado de los grupos de P-38 de Inglaterra al norte de África poco después de la llegada a Europa de los cazas Lockheed hizo que a principios de 1943 se efectuasen pocas misiones de bombardeo, protegidas por algo más de una cobertura de cazas de corto alcance. Los bombarderos estaban bien protegidos hasta alcanzar un arco imaginario trazado pasando por la capital francesa, y los restos de la fuerza atacante eran recogidos en su vuelo de regreso y escoltados durante aproximadamente los últimos 321 km.

En vista de las pocas perspectivas de que fuesen asignados a la 8ª AF más grupos de P-38 en un futuro inmediato, la USAAF recurrió a un nuevo tipo de avión, el P-47 Thunderbolt. A partir de marzo y abril de 1943, se inició la reconstrucción de la fuerza de caza de la Octava con los grupos de caza (FG) 4º y 56º respectivamente.

Aunque el P-47 realizó un trabajo impecable, tenía limitaciones en cuanto a la distancia que podía volar, incluso con depósitos suplementarios de combustible externos, sin hacerse excesivamente pesado (como todos los productos Republic, el Thunderbolt ya era demasiado pesado por sí mismo). No obstante, los P-47 efectuaron su primera misión de escolta completa el 12 de agosto de 1943 equipados con depósitos de combustible presurizados adosados a la parte inferior del fuselaje, y para el mes de octubre eran capaces de acompañar a los bombarderos hasta que alcanzaban la frontera alemana, a una distancia desde Inglaterra de más de 560 km. Sin embargo, esto todavía dejaba un peligroso vacío si los objetivos de los bombarderos estaban situados más allá de Berlín. La importancia de la capital alemana misma no podía ser pasada por alto, porque si los cazas eran capaces de llegar tan lejos, su efecto sobre la moral de las tripulaciones de los bombarderos, sometidas a una gran tensión, sería considerable.



Johnny Godfrey delante de la tabla de victorias obtenidas de Debden. En esta fotografía pueden apreciarse dos elementos del equipo personal: el pañuelo de seda para prevenir las rozaduras en el cuello y un silbato para pedir ayuda en caso de caer en el mar.

Por esa razón se depositaron muchas esperanzas en el P-38. A finales de año, dos grupos, el 55º y el 20º, estaban realizando misiones sobre Europa con el Lightning y con su capacidad para alcanzar Berlín, el gran bimotor parecía el avión ideal para cerrar el "vacío de las escoltas".

Pero debido a los caprichos del clima europeo el sistema de alimentación y los motores del P-38 demostraron tener una falta de fiabilidad crónica, provocando un sinfín de averías y dando como resultado una baja eficacia en las misiones. Cuando el año 1943 llegaba a su final las escoltas "de viaje completo" parecían una meta casi inalcanzable; no había en el Ejército norteamericano ningún otro caza disponible de inmediato a pesar de que el



Los primeros grupos de Mustang como el 355º (que pilotó este P-51B desde Steeple Morden a Cambrigeshire) aplicaron a sus aparatos las marcas identificativas de unidad más sencillas. Este Mustang, fotografiado cuando partía para realizar otra misión de escolta durante el sangriento mes de marzo de 1944, lleva la ojiva de la hélice pintada de blanco y la banda de 12" pulgadas pintada en el morro, distintivas del grupo. Oculto por el ala está el código de letras del escuadrón "OS" que correspondían al 357º FS.



Don Gentile con miembros del personal de tierra y un grupo de oficiales de alta graduación discuten sobre cómo ha ido la misión poco después de que el piloto regresase de una misión de escolta sobre Alemania a principios de marzo de 1944. El P-51B personal de Gentile, el *Shangri-La* (43-6913), sirve de telón de fondo para esta famosa foto.

El equipo formado por Gentile y Godfrey ayudó a "vender" la idea del binomio líder-punto a otros pilotos, ya que no podía haber dudas sobre su eficacia. Aquí se ve al *Shangri-La* descansando sobre un tablazón de acero, lo cual indica que la fotografía no está tomada en Debden.



mando de la USAAF había considerado la posibilidad de utilizarlos todos, incluyendo los tipos diseñados para la Navy. El único atisbo de esperanza era el resultado de los experimentos que se estaban llevando a cabo en Inglaterra y los Estados Unidos para adaptar el motor Merlin de Rolls-Royce al armazón del P-51 de North American Aviation (NAA).

El mando del VIII FC tenía un nuevo jefe desde el 3 de agosto, el General William Kepner. El general se negaba a aceptar que los cazas monomotores hubiesen llegado al límite de su radio de acción con el máximo absoluto de 604 km del P-47. En círculos de la USAAF y de la RAF esta cifra era generalmente aceptada como insuperable, hasta el punto de que el predecesor de Kepner, general Russell O'Dell Hunter, se había inclinado a compartir las dudas británicas; después de todo, ellos habían estado en este juego desde mucho antes y habían prestado a la Octava una ayuda inconmensurable desde el mismo momento en que se dio la orden. Afortunadamente para las tripulaciones de los B-17 y B-24, en esta ocasión la RAF estaba equivocada.

La llegada al teatro de operaciones europeo durante el otoño de los FG 352º y 355º había permitido a Kepner reorganizar su fuerza, compuesta entonces por diez grupos. Encuadrados en Alas para facilitar el control de las nutridas filas de los cazas una vez en el aire, cada grupo podía aprovechar al máximo la información de alerta temprana obtenida a través del radar y de la interceptación de comunicaciones *Ultra**, y garantizar que un sistema de retransmisión proporcionara las fuerzas adecuadas para cada uno de los cometidos, que estaban a punto de ampliarse.

¿Ataque a la Escolta?

Un radio de acción extremadamente grande no era uno de los criterios de la especificación inicial del P-51. Este avión había sido encargado en 1940 por la Comisión de Adquisiciones Británica como aparato de reconocimiento táctico para la RAF y, al principio, despertó escaso interés en

círculos de la USAAF. Cuando demostró ofrecer buenas aptitudes como aparato de caza a baja altura (por debajo de los 10.000 pies) y como bombardero en picado, el Ejército realizó varios encargos con la intención de emplear el nuevo avión en misiones de ataque. Como el A-36 Apache y el P-51 Mustang, el diseño de la NAA llegó a ganarse una envidiable reputación de robusto caza de apoyo a tierra para las tropas de primera línea durante la campaña de la Duodécima AAF en Túnez y Sicilia.

La historia del Mustang podría haber terminado en ese punto, si no hubiera sido por el éxito de una serie de vuelos de prueba que se iniciaron en octubre de 1942 en los que se demostró que el motor Merlin 61 de Rolls-Royce era capaz de dar unas extraordinarias prestaciones al ser instalado en el Mustang. El atributo más importante para la conversión, la cual fue facilitada enormemente por las extremadamente eficientes alas del P-51, fue su hasta entonces ni siquiera soñado radio de acción.

La minuciosa medición del consumo del motor Packard Merlin demostró que no sólo era capaz de mantenerlo en funcionamiento con los depósitos del Mustang a plena capacidad de combustible de 100 octanos durante ocho horas y media, consumiendo sólo 273 litros por hora a una velocidad de crucero de 418 km/h, sino que además disponía de suficiente autonomía para cinco minutos de combate. Eso significaba que los P-51 podían escoltar a los bombarderos desde el Reino Unido hasta el punto más alejado de Alemania, rechazar los ataques de la Luftwaffe y regresar con seguridad.



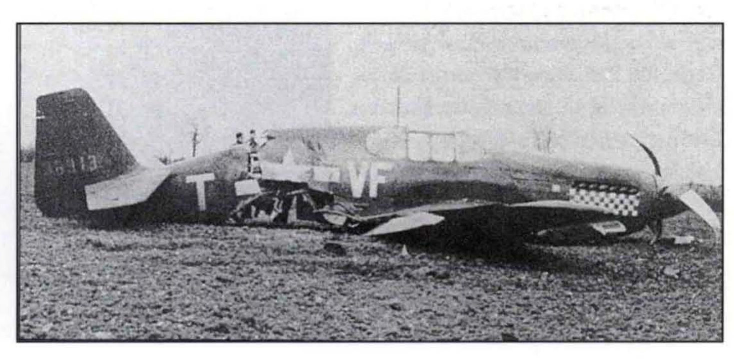
Gentile muestra lo estrecha que podía resultar la cabina del P-51B una vez que el piloto se había envuelto con el traje de vuelo y el equipo de supervivencia.

Desafortunadamente este asombroso descubrimiento tardó algún tiempo en materializarse en la forma de un nuevo avión. Introducir un motor extranjero en un diseño americano perfectamente estable era una idea de la que había que convencer a ciertas partes implicadas. Esto era perfectamente comprensible ya que la planta motriz original del P-51, el motor Allison V-1710, era un buen motor, pero no estaba diseñado para realizar misiones a gran altura y larga distancia. Además, debido a la falta de fondos, Allison no había sido capaz de mejorar el V-1710, ¡a pesar del hecho de que su desarrollo se había iniciado tres años antes que el del Merlin!

La aceptación generalizada del punto crítico al que había llegado la ofensiva de bombardeos diurnos hizo que finalmente el proyecto Merlin Mustang recibiese un entusiasta apoyo en los más altos niveles de ambos lados del Atlántico.

Para finales de 1942, los trabajos de desarrollo realizados por Rolls-Royce habían dado como resultado el Merlin 65, motor que proporcionaba 600 *hp* más que el Allison V-1710-39. Afortunadamente, ya se había alcanzado un acuerdo entre Rolls-Royce y la compañía Packard para construir los motores Merlin bajo licencia, y antes de que el XP-51B estuviese listo para realizar vuelos de prueba en noviembre de 1942, el abastecimiento de motores en Estados Unidos estaba garantizado por completo. North American Aviation montó cadenas de producción para construir los Mustang tanto en su enorme planta de Inglewood en Cali-

Los tristes restos del *Shangri-La* con el que Gentile efectuó un aterrizaje forzoso en Debden el 13 de abril de 1944, sólo días antes de la fecha en que estaba previsto que regresase a casa. Si el aparato hubiese sobrevivido al accidente sin duda habría sido enviado a los Estados Unidos para hacer exhibiciones. En el estado en que quedó sólo servia para chatarra. El jefe del 4º FG, Tte. Col. Don Blakeslee, se quedó lívido cuando la exhibición a la prensa que tan cuidadosamente había preparado para Gentile terminó de forma tan abrupta tras estrellarse el aparato. Según un rumor, los restos del aparato fueron trasladados con un tractor a un corral cercano al aeródromo de Essex, donde todavía siguen hoy día.



fornia –el primer P-51B salió de esta fábrica en junio de 1943– como en la de Dallas, Texas, de la que dos meses después salió el primero, casi idéntico, de los P-51C.

A pesar de que el Merlin Mustang estaba considerado como la respuesta al problema de las escoltas de largo alcance, el primer grupo dotado con P-51B, el 354º, estaba todavía limitado a actuar como unidad de apoyo aéreo a tierra a causa de la política de adquisiciones de la USAAF. Los P-51 con motor Allison estaban demostrando su valía en la campaña de Italia y la USAAF seguía considerando al Mustang como un avión adecuado fundamentalmente para el ataque a tierra. Consideraron que el Grupo "Pionero de los Mustang" era la estructura de mando ideal para que la recientemente constituida Novena AAF táctica (reconstituida en Inglaterra el 7 de septiembre de 1943) adquiriese soltura en el manejo de esos aparatos.

Sin embargo, una gran cantidad de intrigas entre bastidores dio como resultado el traslado del 354º a la Octava a cambio del 358º FG, que estaba equipado con Thunderbolt. Este movimiento supuso muchas ventajas a largo plazo, ya que no sólo enfocaba al P-51B fundamentalmente como caza de escolta, sino que puso de manifiesto las posibilidades del P-47, equipado con un motor radial, en misiones de ataque a tierra. – Cuando se trataba de soportar los daños producidos por la artillería antiaérea ligera, su motor Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp refrigerado por aire tenía mayor capacidad de supervivencia que el Merlin con refrigeración líquida. Ambos aviones iban a prestar buenos servicios en sus respectivas Fuerzas Aéreas.

Don Blakeslee estuvo al mando del famoso 4º FG en Debden durante la mayor parte de 1944. Clasificado como uno de los mejores jefes de caza de la guerra, terminó el conflicto con 15,5 victorias en su haber, cuatro de las cuales fueron contra aparatos enemigos en tierra. La preocupación de Don por sus pilotos le hizo también ser uno de los oficiales jefe más populares de la Octava AAF (foto: Harry Holmes).

En un principio se acordó que el 354º actuaría formando parte de la Octava durante un período indefinido, o al menos hasta que dispusiese de un número suficiente de Mustang para equipar sus propios grupos. Ese cambio iba a suponer un salvavidas para innumerables tripulantes de bombarderos americanos durante los 18 meses de guerra restantes.

A causa de la extrema importancia de la campaña de bombardeos diurnos en Europa, en el otoño de 1943, el 354º fue lanzado al combate sin haber recibido ningún adiestramiento en el P-51 en los Estados Unidos. Al mando del Col. Kenneth Martin, el grupo tuvo que trabajar sin descanso para prepararse para la primera misión de escolta de prueba antes de ser enviados a misiones sobre Alemania. Después de haber pilotado los P-36 Airacobras en los EE UU, el 354 encontró un panorama muy distinto en el teatro de operaciones europeo. Los primeros P-51B fueron enviados a Liverpool y el grupo empezó a reorganizarse en Greenham Common, Berkshire, a primeros de noviembre de 1943, antes de trasladarse a finales de aquel mes a Boxted.



Everett Stewart, al igual que otros jefes, estuvo ocupado durante toda la guerra transmitiendo sus habilidades a otros. Stewart pilotó en las filas de los tres grupos, el 4º, el 352º y el 355º.

Pocos aviones nuevos hicieron un debut operativo libre de problemas, y el P-51B no fue una excepción. El clima europeo, que a menudo parecía estar totalmente de parte de los alemanes, consiguió dificultar las primeras misiones

Una muestra del argot de la RAF personificada sobre un P-51B del Grupo 355 en Steeple Morden. Las marcas de las misiones realizadas sobre los primeros Mustang tomaban normalmente la forma de siluetas de bombas de color amarillo.



Walter Karoleski Jr. del 354° FS del 355° FG se convirtió en un as con una cuenta de victorias de 5,54.



Henry Brown era el máximo as del 355° FG, con una cuenta final de 14,20 victorias en el aire (la quinta parte de una victoria indica que se trata de una victoria compartida con otro piloto). Su día de mayor éxito en combate fue el 27 de septiembre de 1944 cuando derribó cuatro aviones pilotando el P-51D-5-NA 44-13305. En total, sumando las victorias conseguidas por ametrallamiento en tierra, su haber total ascendió a 28,70.



del Merlin Mustang casi tanto como lo había hecho anteriormente con el P-38. Un largo catálogo de problemas técnicos mantuvo más que ocupadas a las tripulaciones de tierra del 354° y también a los ingenieros de NAA, que recibían informes detallados.

Poco a poco se fueron erradicando la mayoría de los problemas, aunque un pequeño número era inherente al diseño y sólo era posible compensarlos. Entre los peores de estos últimos estaba el modesto armamento compuesto por cuatro ametralladoras Browning de 12,70 mm. Debido al estrecho perfil de las alas del P-51, cada par de ametralladoras estaba inclinado para que las armas cupiesen dentro de los estrechos límites de las superficies alares. Esta disposición obligaba a que la munición tuviese que girar un ángulo agudo al desprenderse de las cintas de conducción para introducirse en las recámaras de las armas. Con su propensión a congelarse en el liviano y helado aire a 25.000 pies sobre Alemania, el diseño de alimentación por cinta hacía que los disparos atascasen los conductos de las cintas, lo cual producía numerosas interrupciones. En incontables ocasiones los pilotos descubrían de repente que sólo disponían de la mitad o menos de su potencia de fuego original.

Ni siquiera el afinadísimo motor Packard Merlin se adaptaba sin problemas a las hostiles condiciones meteorológicas. Las fugas de refrigerante se convirtieron casi en averías rutinarias para las tripulaciones de tierra de Boxted, al igual que las bujías sucias y las juntas de manguitos que se rompían con las ultrabajas temperaturas.

A pesar de todo, las prestaciones del P-51 eran claramente superiores a las de cualquier otro caza del Ejército, y pronto consiguió destacar entre ellos. Para horror de los *Jagdflieger* alemanes, el P-51, que tenía un notable parecido con su Bf 109, no sólo demostró igualar a sus mejores aviones, sino también a sus más experimentados pilotos. Y lo que era peor, el nuevo Mustang era claramente superior a los bimotores de la Luftwaffe, que se empleaban frecuentemente en la interceptación de bombarderos para apoyar a los cazas monoplaza.

Uno de los primeros pilotos en demostrar esto último fue Jim Howar del 354°, quien, el 11 de enero de 1944, dio cuenta de ocho Bf 110 seguidos. Además, esta hazaña la realizó con un número cada vez menor de ametralladoras en funcionamiento en su P-51B; en el momento en que finalmente dio por terminado el combate sólo le funcionaba una de sus Brownings. Por este hecho, Howard se convirtió en uno de los seis únicos pilotos de caza del Ejército al que se le concedió la Medalla de Honor en la Segunda Guerra Mundial.



Además de ser un buen avión de combate en todos los aspectos, el P-51 era también capaz de soportar los malos tratos. El motor Packard Merlin protegía con frecuencia al piloto en el caso de un aterrizaje difícil, o en una pasada de ametrallamiento contra un objetivo en tierra demasiado baja. El 339º resultó ser especialmente aficionado a los ataques de ametrallamiento en tierra, llegando a destruir más de 100 aparatos enemigos en tierra en dos ocasiones diferentes, 105 el 4 de abril de 1945 y 118 una semana después. Ningún otro grupo consiguió jamás superar la marca del centenar más de una vez.

Las noticias sobre el nuevo Mustang se extendieron rápidamente. En Debden, el Tte. Col. Don Blakeslee, Oficial Jefe del 4º FG, pidió, suplicó e intrigó para que se permitiese a sus "Águilas" sustituir sus P-47 por P-51B. Anteriormente este famoso grupo se había iniciado con diversos tipos de Spitfire durante sus días de "Eagle Squadron" en la RAF y, como resultado de su experiencia, nunca habían llegado a sentirse seguros de sí mismos con los inmensos Thunderbolt.

Finalmente Blakeslee consiguió lo que se había propuesto. Como era uno de los jefes de caza más experimentados del teatro de operaciones europeo fue trasladado temporalmente al 354º para adquirir experiencia con el Mustang, lo cual, a cambio, permitiría que el debut en combate de su propio grupo fuese lo menos doloroso posible.

En este periodo, pocos P-51B fueron asignados a otros teatros de operaciones ya que el P-38 estaba dando un buen rendimiento en el Pacífico y se disponía de P-40 y P-47 en número suficiente para atender la mayoría de las demás necesidades inmediatas. Una vez que hubo entrado en servicio el Merlin Mustang, fue evidente que el éxito o el fracaso de la ofensiva de bombardeos diurnos en el teatro de operaciones europeo –pieza clave del plan aliado para derrotar primero a Alemania– radicaba casi por completo en disponer de suficientes grupos de Mustang en Inglaterra. Era así de sencillo.

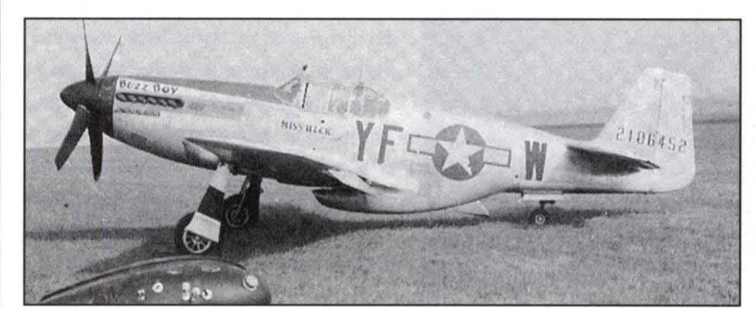
Como dijo en aquellos momentos el General Kepner, el P-51B es "sin duda el mejor caza que vamos a tener aquí. Van a ser la única respuesta satisfactoria".

El Primer As

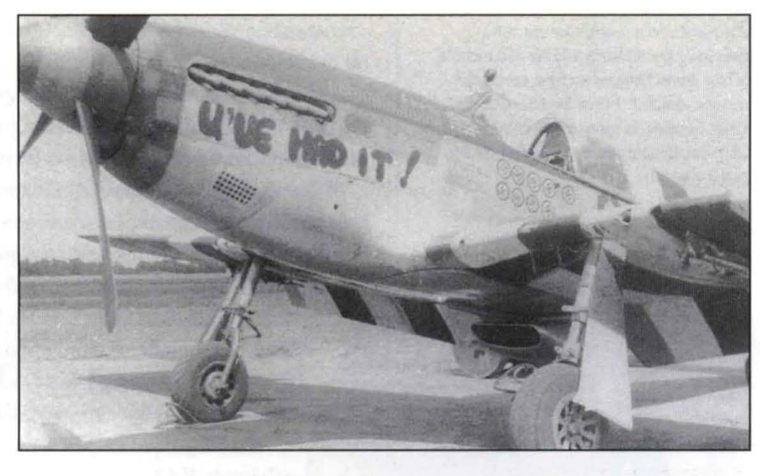
La Octava AAF empezó el año 1944 segura de que su fuerza de cazas sería pronto reforzada por nuevos escuadrones de P-51, que entonces estaban adiestrándose en los EE UU. La columna vertebral de la fuerza de cazas estaba formada por diez grupos equipados con los P-47 o con los P-38, siendo en aquel entonces el 354º el único grupo equipado con Mustang. Al terminar 1943 todos ellos habían entrado ya en acción, aunque, lógicamente, la parte del león en cuanto a victorias confirmadas se la habían llevado los escuadrones de P-47, cuyo número era mayor. El primer as del teatro de operaciones europeo fue Charles London perteneciente al 78º FG con base en Duxford, que alcanzó la mágica cifra de cinco derribos el 30 de julio de 1943. Desde entonces, hubo varios favoritos para los máximos honores de la "carrera de los ases". El Cte. Eugene Roberts, también del 78º, fue el segundo piloto que consiguió apuntarse cinco derribos confirmados tras haber terminado con éxito una misión el 31 de agosto.

El número de miembros de este selecto grupo de pilotos había aumen-

La adecuada preparación del despegue de un grupo implicaba mucho trabajo de las tripulaciones de tierra, entre otras cosas había que colocar los depósitos suplementarios de combustible listos para ser instalados cerca de cada avión. Es obvio que el *Buzz Boy*, un P-51B del 358º FS del 355º FG, volará en su próxima salida equipado con los depósitos que se ven sobre el suelo en primer plano.



tado y, a finales de 1943, se contaban entre ellos el Col. Hubert "Hub" Zemke, el Cte. Dave Schilling, el Cap. Walker Nuhurin, el Tte. Robert Johnson y el Cap. Gerald Johnson, todos ellos pertenecientes al 56°; Walter Beckham del 353° y Duane Beeson y el Cte. Roy Evans del 4°. La victoria de Jim Howard sobre los Bf 110G-2 del Zerstörergeschwader (ZG) 76 le convirtió en el as número uno del mundo con el P-51, y el primero de los muchos "ases en un día" del teatro de operaciones europeo.



Después del día D, la USAAF emitió una directiva indicando que ya no era necesario que los aviones de los grupos de combate fuesen pintados por completo con pintura de camuflaje. Sin embargo, el 357° FG prefirió dar una capa de color verde a las superficies superiores de sus aparatos y mantuvo esta modificación del color metálico brillante estándar hasta entrado el año 1945. El día de más éxito en combate para el piloto John B. England fue el 27 de noviembre de 1944, cuando consiguió derribar cuatro aparatos enemigos pilotando un P-51D del 362° FS.



Durante los meses del invierno de 1943/44, el P-51B demostró continuamente que poseía una notable superioridad sobre el P-47 y el P-38 para misiones de escolta, aunque ambos tipos de aparato fueron sometidos a un extenso programa de mejoras técnicas.

Pero lo que hizo que fuese tan sumamente apreciado por el VIII Mando de Bombarderos era el hecho básico de que el Mustang era el único aparato capaz de acompañar a los bombarderos pesados durante todo el trayecto hasta sus objetivos y también en el viaje de vuelta. Los cazas enemigos todavía conseguían atravesar la pantalla de protección formada por la escolta, pero ahora los ametralladores de los bombarderos, a pesar de su totalmente esporádica costumbre de reclamar un número de derribos mayor del verdadero, contribuían también a ir reduciendo gradualmente la plantilla de pilotos de la Jagdwaffe.

La Gran Semana

Con Don Blakeslee al mando del 4° FG desde el 1 de enero de 1944, estaba mucho más cercano el día en que una unidad original de la Octava AAF recibiese sus primeros P-51B. En un resuelto esfuerzo para reducir la oposición alemana en los cielos de Europa, la AAF lanzó un ataque a gran escala contra los aeródromos y las fábricas donde se fabricaban los cazas, dando carta blanca a sus pilotos para cazar a la Jagdwaffe en toda Alemania y en los países ocupados. Esta ofensiva, que estaba prevista para febrero, recibió el nombre clave de "Pointblank Directive" y fue apodada "La Gran Semana" por los grupos de caza.

Entre tanto, las intrigas entre bastidores retrasaban la llegada del Mustang al 4° FG, o al menos así se lo parecía a Don Blakeslee. Un segundo Grupo de la Novena AAF, el 357°, había sido enviado al teatro de operaciones europeo para actuar principalmente como ala de ataque a tierra, pero una vez en el teatro fue sustituido al poco tiempo por el 358° FG equipado con P-47, que acababa de llegar al Reino Unido para integrarse en la Octava AAF. El 357°,

La pintura de camuflaje táctico era ampliamente utilizada también por el 361° FG, como queda perfectamente ilustrado por este P-51B-15-42-10692 del 374° FS. Este avión fue el primer Mustang asignado al Cte. Wallace Hopkins, que terminó la guerra con cuatro victorias en el aire y cuatro enemigos destruidos en tierra por ametrallamiento.



Fotografiado a mediados de 1944 mientras era todavía jefe de escuadrón, el Col. Irwin Dregne se hizo cargo del mando del 357º FG el 14 de enero de 1945. Terminó la guerra con siete victorias (fotografía de Olmsted cedida por Bowman).



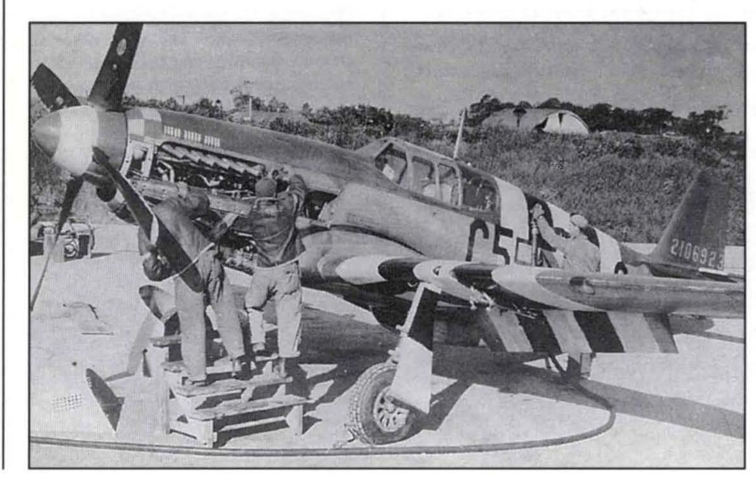
que se había instalado en Raydon, fue trasladado a Leiston, Suffolk, y antes del 22 de enero tenía en plantilla 15 P-51B. Al final de aquel mes se anunció que la Octava AAF había recibido por fin su primer Grupo de Mustang. De hecho, el 357º fue el duodécimo grupo de caza asignado a la Octava y realizó su primera misión el 11 de febrero.

No había razón para que el 4º FG estuviese tan preocupado, ya que también recibió los Mustang en febrero. Sus pilotos estaban tan ansiosos por poner a prueba los nuevos aparatos que iniciaron la transformación al P-51B en mitad de "La Gran Semana" (del 20 al 25 de febrero), mientras seguían realizando salidas con los P-47. Con más de 50 P-51B en sus manos, los "Águilas" estuvieron listos para realizar su primera misión con los Mustang el día 26. Pero el tiempo atmosférico decidió otra cosa, y el tan esperado día hubo de posponerse hasta el 28.

Un riesgo que no podía superarse ni siquiera con un número infinito de P-51 era el célebre clima invernal de Europa. La niebla, la bruma y las espesas capas nubosas obligaban a los aviones a quedarse en las pistas cuando debían haber estado cubriendo a los bombarderos. No tenía mucho sentido lanzarse a una misión si el mal tiempo impedía cualquier esperanza de que los cazas llegasen al punto de reunión con los bombarderos pesados, ni siquiera con la ayuda del excelente sistema inglés de radio ayudas. El número de bajas entre los pilotos a causa de colisiones o del nada despreciable riesgo de perderse y quedarse sin combustible, aumentó considerablemente durante los meses de invierno. Naturalmente, sucedía a menudo que tanto los bombarderos como los cazas despegaban con condiciones despejadas, y cuando estaban en ruta hacia el objetivo, o incluso cuando estaban sobre él, las condiciones meteorológicas empeoraban. En esos casos, la concentración del bombardeo no era la adecuada, lo que conducía a que se volviese a atacar el mismo objetivo en una fecha posterior.

Con un nivel de actividad relativamente bajo, durante las últimas semanas de 1943 se registró una afluencia de bombarderos para sustituir las bajas, de modo que a principios de 1944 los grupos de la Octava AAF podían ser lanzados contra varios objetivos simultáneamente. Esto confundió y dispersó a los cazas defensores alemanes y, en ocasiones, proporcionó a la escolta americana un útil elemento de sorpresa.

Repostaje y revisión del motor para este P-51B 42-106923 del 364º FS del 357º FG en Leiston, Suffolk, en julio de 1944. La apenas legible plantilla de rotular que se ve en el suelo indica que este avión puede haber sido bautizado como *Pistol Pete*. Pocos grupos de la Octava AAF adornaban sus Mustang con las bandas de la invasión rodeando completamente el fuselaje como en el que aquí se muestra, prefiriendo restringir su aplicación a las alas y al fuselaje debajo de "la estrella y la barra".



El 14 de enero, el Cap. Don Gentile del 336º Sqn. del 4º FG acababa de derribar a dos Fw 190, con lo que alcanzó la categoría de as. A continuación, poco después de haber derribado a su segundo enemigo, el P-47 de Gentile fue atacado por otros Focke-Wulf entablándose un intenso combate aéreo, pero él logró regresar a su base. Más tarde, lo recordaría como una experiencia muy valiosa. Después de haber estado en el lugar de quien es atacado por un piloto que, claramente, debía ser un *experten* alemán, Gentile consideraba que en el futuro iba a encontrar el combate aéreo mucho más sencillo. La ley de la probabilidad dic-

taba que no siempre iba uno a enfrentarse con los mejores *experten* de la *Jagdwaffe* tan a menudo.

De cualquier modo, el combate aéreo no estaba de ninguna manera garantizado en todas y cada una de las salidas. Había días en que la *Jagdwaffe* sencillamente no aparecía en absoluto, y era relativamente fácil que los pilotos realizasen una serie de operaciones y que la única noticia que tuviesen de los alemanes fuese de oídas. No obstante, en general el mes de enero de 1944 fue un mes alentador para el VIII Mando de Caza, ya que consiguió derribar 172 aviones enemigos frente a la pérdida de 65 de sus aparatos.

Sobre Cubierta

De acuerdo con su política declarada de aprovechar todas las ocasiones de atacar a la Luftwaffe el VIII FC introdujo la categoría de as para los pilotos que conseguían destruir cinco aviones enemigos o más en tierra. Este nuevo concepto fue acogido de forma variada cuando se anunció el día 8 de febrero, ya que aunque la destrucción de aparatos enemigos en tierra era muy eficaz, también era muy arriesgada. Ninguna otra fuerza aérea contabilizaba las victorias contra los enemigos en tierra de esta forma, y esta decisión iba ser muy controvertida.

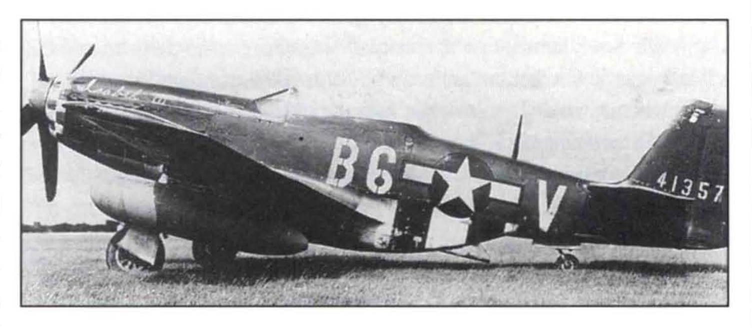
No obstante, el mando sabía que los derribos en el aire podían resultar difíciles, en especial para los pilotos de categoría media. Al estimular las victorias contra aparatos enemigos en tierra, y por lo tanto elevando a más pilotos a la categoría de ases, Bill Kepner sabía que se destruirían más aviones enemigos, lo cual, después de todo, era lo que se pretendía conseguir.

A primeros de marzo, el VIII FC seguía predominantemente equipado con los P-47, aunque estaba previsto que la mayoría de los grupos recibiesen los Mustang a la primera oportunidad. La normalización de los tipos de aparatos de caza y de bombardeo era una meta que la USAAF nunca alcanzó en Inglaterra, pero la disponibilidad de un mayor número de P-51 hizo que la perspectiva de que todos los grupos estuviesen equipados por aparatos de ese tipo estuviese más cerca de lo que había estado en 1943. De forma similar, durante 1944 empezó a abrirse paso una preferencia del mando por los B-17 frente a los B-24. El hecho de que todas las unidades tuviesen el mismo tipo de avión facilitaría el mantenimiento y reduciría el número de piezas de repuesto que era preciso mantener en reserva (al principio las piezas de repuesto tenían que enviarse en barco desde los Estados Unidos). Los nuevos P-51 se transportaban normalmente por vía marítima, generalmente como cargas sobre la cubierta de buques de transporte o de portaaviones de escolta, proceso para el cual los aviones eran "encapsulados" para protegerlos contra los daños que podía producirles el agua salada, y posteriormente era necesario someterlos a una limpieza completa al llegar al Reino Unido.

La conversión de todos los grupos al P-51estaba todavía por verse, y una unidad, el 56º FG, se resistía a cualquier intento de apartarles del lado de sus queridos P-47. Por tratarse de uno de los salvadores originales de la Octava, les fue permitida esta indulgencia a los "Wolfpack". La unidad de "Hub" Zemke no fue la única que protestó ante la inminente conversión. Sin embargo, la mayoría de las quejas quedaron olvidadas una vez que sus pilotos hubieron experimentado la superioridad en combate del P-51 sobre el P-38.

SANGRE NUEVA

Dado que en principio había sido encargado para prestar servicio en la RAF, fue debidamente equipado en primer lugar por los británicos. Rolls-Royce y el A&AEE (Aircraft & Armaments Experimental Establishment) llevaron a cabo numerosas pruebas en Boscombe Down para "mejorar la raza", y se hicieron diversas modificaciones a los aparatos en servicio. Los primeros modelos equipados con la cúpula de "invernadero" suscitaron numerosas críticas ya que el elevado ángulo del morro hacía que las maniobras en tierra fuesen bastante exigentes, y este hecho no era precisamente compensado por el armazón múltiple de la cúpula, que estaba fabricado en tres secciones. Se hicieron otras modificaciones a los aviones británicos, entre las que estaba la adopción de una nueva cúpula de plexiglás con una sección central sin armazón diseñada por el Jefe de Escuadrón Rober Malcolm de la RAF, que prácticamente eliminaba cualquier problema de visibilidad.



Los primeros P-51D no llevaban una aleta dorsal en el empenaje de cola, como muestra claramente este aparato, el 44-13573 del 363° FS del 357° FG. Aunque este prototipo efectuó con éxito numerosas misiones de combate, la NAA envió la innovación de la aleta dorsal al Reino Unido para que fuera adoptada como "modificación en campaña". La aleta dorsal estaba diseñada para corregir los pequeños problemas de estabilidad direccional que se habían observado en el P-51B. El Isabel III lleva dos cruces como símbolo de otras tantas victorias pintadas debajo del parabrisas (fotografía cedida por T. R. Bennet).

La cúpula Malcolm, que fue probada por primera vez en Boscombe Down en febrero de 1944 y posteriormente fue equipada en la mayoría de los P-51B (Mustang III) de la RAF, se hizo muy popular entre los pilotos, y al aumentar el número de aviones de la USAAF en el Reino Unido, se produjo una gran demanda de ella. Pero la producción en Gran Bretaña seguía siendo modesta, y muchas de las entregas no iban a la Octava sino a la Novena, que la instaló en muchos de sus P-51 tácticos. Esto provocó que los parques de mantenimiento de la Octava se apresurasen a adquirir extraoficialmente cantidades de cúpulas Malcolm, y aunque cierto número de ellas consiguieron llegar a las unidades de mantenimiento, y por lo tanto a los grupos de caza operativos, en realidad nunca fueron suficientes para satisfacer la demanda.



El *Alice Marie II* pertenecía también al 363° FS, y fue fotografiado en la primavera de 1945 en uno de los refugios de aspecto rural construidos para los aviones en Leiston, en Suffolk. Este aparato luce un timón de dirección totalmente pintado de rojo según era norma en todos los P-51D del 363° FS desde noviembre de 1944. La pintura de color verde oliva pardo que llevaban anteriormente la mayoría de los Mustang del 357° FG fue suprimida en el otoño de 1944 cuando el VIII FC comprendió que sus grupos no iban a ser desplegados en Francia (foto: Ethell).

En noviembre de 1943, tras haber presentado los parques de material aéreo de las bases del Reino Unido la primera de una serie modificaciones y requisitos de mantenimiento para el P-51B, NAA diseñó el prototipo de un nuevo modelo de Mustang. El 17 de ese mes, un P-51B (43-12101) modificado, con la nueva denominación de XP-51D, realizó su primer vuelo. Este avión rectificaría o eliminaría por fin la mayoría de los defectos detectados en los primeros Merlin Mustang.

Potencia de Fuego

En comparación con la práctica británica, que en lo relativo al armamento de los cazas tendía a concentrarse en los dos calibres extremos: el

de la ametralladora (7,69 mm) y el del cañón de proyectiles de 20 mm, el armamento de los aviones americanos encajaba admirablemente entre ambos. La ametralladora Colt-Browning de 12,70 mm se convirtió en el arma estándar de los aviones norteamericanos (con todas las ventajas que eso suponía), y era empleada en baterías de cuatro o seis unidades en los P-51B y D respectivamente, pudiendo enfrentarse con eficacia prácticamente a cualquier adversario.

La potencia de fuego que podían tener aviones alemanes tan fuertemente armados como el Fw 190A-3 y el Bf 109G era comparativamente muy superior a una batería de ametralladoras de 12,70, y cuando la Luftwaffe consiguió instalar el cañón MK 108 de 30 mm en sus principales tipos de cazas, las sufridas tripulaciones de los bombarderos se enfrentaron a uno de los cañones más devastadores jamás empleados operativamente. Este cañón era perfectamente capaz de destruir un caza como el P-51 con un solo disparo si hacía impacto en el punto adecuado.

Sin embargo, el principal inconveniente de los cañones de tan grueso calibre era su peso, tanto el del arma propiamente dicha como el de su munición. Por otro lado, los diseñadores sólo disponían de un espacio limitado para instalar un armamento tan grande como ese, ya que la aerodinámica de un caza podía quedar gravemente comprometida por el enorme volumen de esos cañones. Mientras que el P-51B llevaba un total de 1.260 disparos para su cuarteto de ametralladoras, el Fw 190A-3 llevaba normalmente 2.520 disparos para sus cuatro cañones de 20 mm y sus dos ametralladoras. No obstante, a pesar de tener esa temible potencia de fuego, el piloto alemán medio que utilizaba su "batería principal" de cañones contra los bombarderos normalmente conseguía hacer impactos con sólo el dos por ciento de sus disparos, a causa principalmente de que disparaba desde demasiado lejos.

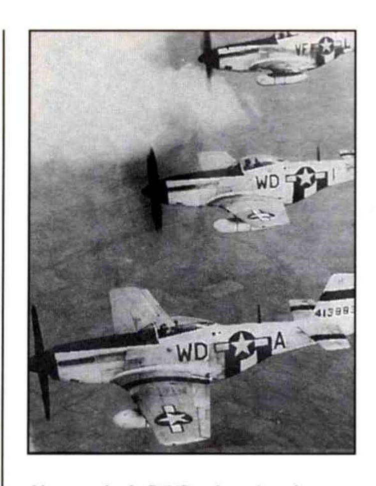
Por lo tanto, teniendo en cuenta que los pilotos americanos se acercaban a los cazas alemanes a una distancia media de entre 275 y 365 metros, y que su armamento estaba a la altura de las circunstancias, el hecho de que el enemigo dispusiese de una mayor potencia de fue-



Una vista de cerca del *Isabel III*, con el mismo aspecto que aparece en la página anterior. El jefe de la tripulación de tierra, el armero y el ayudante de armero, junto al oficial de enlace de la RAF en el grupo, posan orgullosos delante de "su" aparato. La agregación de personal experimentado de la RAF ayudó a superar muchas de las dificultades peculiares del teatro de operaciones de Europa (fotografía cedida por T. R. Bennet).



El Tte. Albert Hansen del 339º FG posa delante de su P-51B, *Miss Priss* (44-13911). Como todos los Mustang que tenían su base en Fowlmere en la primavera de 1944, este avión está adornado con las franjas de la invasión del Día-D que le hacían altamente visible. (foto: USAF)



Una pareja de P-51D asignados al 335° FS del 4° FG a la que se ha unido otro del 336° FS. Los tres Mustang están equipados con los depósitos suplementarios lanzables de tipo "usar y tirar" de 415 litros cada uno de fabricación británica.

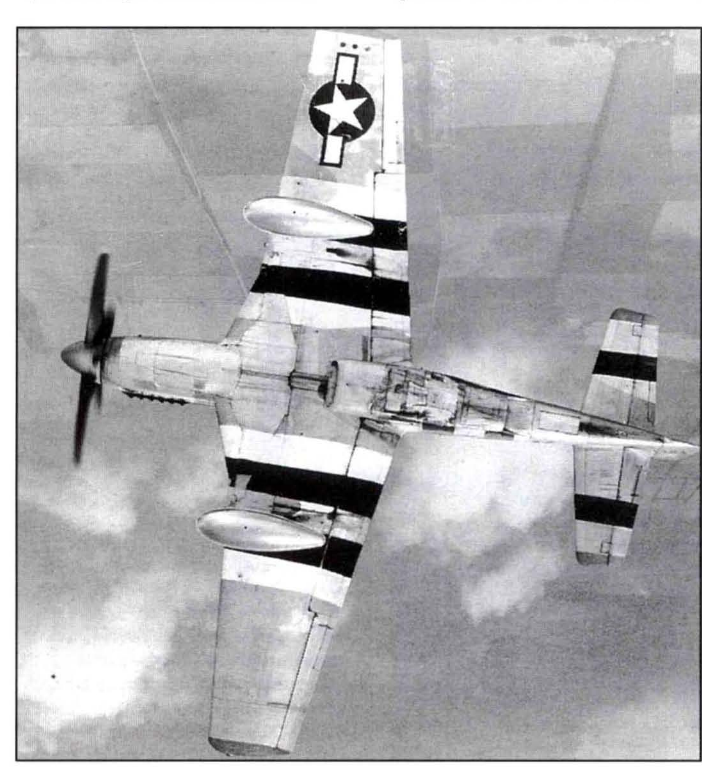
El Tika IV, perteneciente al 361° FG, se aleja del avión donde va instalada la cámara para ofrecer una clara vista de las superficies inferiores del P-51D, estaban siempre manchadas de aceite y de suciedad a causa de los vuelos operativos a gran altura. (foto: USAF)

go no era una gran ventaja. "Acércate y no fallarás el tiro" era una máxima que raramente fallaba.

Durante los primeros meses de 1944, aumentaron los envíos a Inglaterra de P-51B, dando por fin prioridad al equipamiento de todos los grupos de caza presentes en el teatro de operaciones asignados a la Octava, así como a varios otros que formaban parte de la nueva Novena AF táctica. A finales de mayo de 1944, el VIII FC llegó a tener su mayor número de grupos; la llegada del 479°, la unidad de caza designada con el número más alto, daba un total de 15 Grupos, mas el 354° que continuaba bajo su control por el momento. Para entonces, el 352°, con base en Bodney, el 355° con base en Steeple Morden, el 359° con su base en East Wrethan y el 361° con base en Bottisham se habían pasado todos al P-51B. Con la fuerza de bombarderos también reforzada, la continuación de la guerra en el aire sobre Europa sin sufrir una cantidad prohibitiva de bajas era ahora una perspectiva mucho más sólida de lo que había sido sólo seis meses antes.

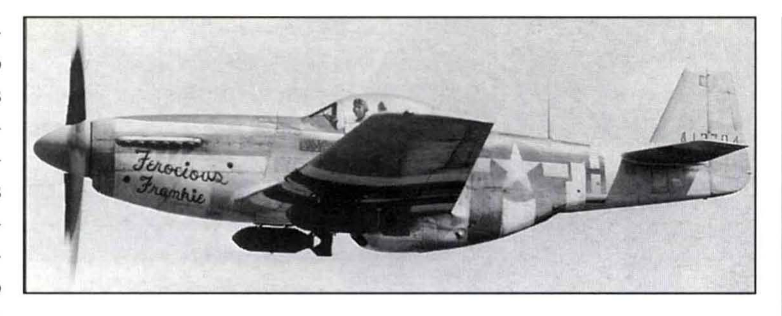
MÉTODOS DE CAZA DE LA RAF

Cuando la Octava llegó a Inglaterra "tomó prestados" las técnicas y procedimientos de caza del Mando de Caza de la RAF, y los grupos de caza de la USAAF realizaban operaciones similares en su composición a las de los Aliados; estas primeras salidas mantuvieron por lo tanto sus nombres en clave británicos. Con el tiempo se fueron introduciendo variaciones en estas misiones, añadiéndose unos cuantos apelativos americanos, ya que ciertos tipos de misiones de caza a baja altura eran más o menos exclusivas de la Octava. Las salidas más comunes recibían los nombres en clave de *Ramrod, Circus, Jackpot* y *Rodeo*. El VIII FC adoptó también para sus pilotos el turno de servicio de 200 horas de vuelo que estaba establecido en la RAF. Esta norma estaba adaptada a las operaciones de caza de corto radio de acción que realizaban la mayoría de las unidades británicas sobre Europa occidental, pero presentaba ciertos inconvenientes para los americanos ya que con frecuencia se invertían cuatro horas en completar una misión de escolta hasta Berlín; de modo que en poco tiempo los pilotos cumplían su tiempo de vuelo.



Por ese motivo la USAAF aumentó el número de horas de cada turno de servicio a 300 o 75 misiones. Los pilotos podían (y muchos así lo hicieron) presentarse voluntarios para una extensión de compromiso, pero el sistema significaba que había una rotación constante de pilotos novatos que llegaban a los escuadrones del frente. Cuando se enfrentaban a la alternativa de seguir jugándose el cuello o volver a casa, muchos veteranos de combate optaban, como era natural, por esto último. Tal vez sea sorprendente, pero esta norma no resul-

tó perjudicial para la fuerza de caza, pero sí que dio como resultado que relativamente pocos pilotos americanos, al igual que los de todas las fuerzas aéreas aliadas, llegasen a alcanzar cantidades elevadas de victorias. De hecho, sólo diez pilotos derribaron 20 aviones enemigos o más, y la mayoría de ellos lo lograron por haber ampliado su turno de servicio.



La montura del As del 374° FS del 361° FG, Wallace Hopkins, fue fotografiada en numerosas ocasiones durante el periodo comprendido entre mediados y finales de 1944, normalmente llevando un par de bombas simuladas de 230 kilos, como en este caso. Aparte de sus ametralladoras, no era frecuente que los Mustang de la Octava portasen armamento de otro tipo, salvo en casos excepcionales en que era requerido, ya que, generalmente, se disponía de más que suficientes cazabombarderos tácticos de la Novena AF. Hopkins derribó seis aviones durante las 76 misiones que realizó a lo largo de su turno de servicio con este P-51D (44-13704) cuyo apodo era *Ferocious Frankie,* como el de su anterior aparato del modelo B. Ésta fue su montura personal a partir de junio de 1944 (foto: USAF).

En realidad, se hacían pocas presiones para que se quedasen, incluso sobre los pilotos de combate más destacados. En el curso de la guerra los Aliados formaron tantos pilotos en las academias de formación de los EE UU y de la Commonwealth que nunca hubo escasez de personal en las unidades de combate. El adiestramiento sobre el terreno y la práctica habitual de introducir gradualmente a los recién llegados en las exigencias del teatro de operaciones europeo por medio de misiones de “prueba” y de penetraciones de corto alcance en las que no se esperaba que el enemigo se presentase con fuerza, ayudaron también a que la transición fuese lo menos accidentada posible.

De todos modos, esto jamás podía calmar el sentimiento de aprensión que un nuevo piloto sentía la primera vez que entraba en combate. El teatro de operaciones europeo tenía una pavorosa reputación que le precedió durante toda la guerra. Los alemanes eran los más formidables de los enemigos, y el triple as Col. Clarence “Bud” Anderson resumió acertadamente el sentimiento que se experimentaba al prepararse para esa primera misión:

“Mi pulso estaba tocando un solo de Gene Krupa mientras me dirigía aquella mañana hacia mi avión y subía a la cabina. Cuando ya te habías ajustado los cinturones de seguridad y estabas sentado allí, con aquel sentimiento de soledad, esperando a arrancar el motor y rodar por la pista y despegar en línea, los minutos eran como soldados arrastrando la barriga por el barro. Yo nunca he sido de los que se obsesionan con pensamientos pesimistas y normalmente empleaba este tiempo en centrarme en la misión,

El primer P-51D, 44-13586, del As del 364° FS Richard Peterson muestra 14 de sus 15,5 victorias y, al igual que su segundo Mustang (44-14868), está bautizado con la frase con la que su esposa solía terminar sus cartas. Nacido en Alexandra, Minnesota, Peterson obtuvo casi todas sus victorias entre septiembre de 1944 y abril de 1945 (foto cedida por J. Ethell).





El Tte. Col. Andrew Evans Jr. posa para una foto de propaganda vistiendo el equipo completo para escoltas de gran radio de acción en un P-51D de su unidad de procedencia, el 357º FG, en Leiston, Suffolk. Era un veterano curtido en combate, y terminó la guerra con seis victorias (fotografía de M. Olmsted cedida por M. Bowman).

pensando en lo que tenía por delante y preparándome de la misma manera que un atleta se prepara para una competición. Pero el 8 de febrero de 1944 me sentía un poco menos sofisticado sobre este tipo de cosas. Ya tenía anotadas 893 horas de vuelo, más de una hora y 20 minutos al día de vuelo durante dos años. Pero sólo 30 horas y 45 minutos las había hecho pilotando en los P-51. Sabía que tenía mucho que aprender. En lo que pensaba antes de hacer que el Merlin cobrase vida era en no perderme, en no meter la pata. Tenía más miedo de meter la pata que de morir".

Las últimas impresiones de Anderson reflejan la actitud fundamental esencial para que cualquier fuerza militar funcione eficazmente, consiguiendo así un espíritu de cuerpo no superado por nadie. Ninguno quería fracasar en la contribución al esfuerzo de guerra que había elegido decepcionando a su patria, a su familia y a sus amigos allá en casa. Cuando un hombre se presentaba voluntario, quería terminar el trabajo bien hecho. De este modo, canalizando una confianza juvenil y el incuestionable atractivo de pilotar una serie de magníficos aviones como parte del esfuerzo bélico general, el Ejército de los EE UU consiguió pilotos de caza en abundancia. Porque para unos jóvenes que habían crecido en una época orientada hacia las máquinas, el deseo de volar en combate –y ser pagados por ello– constituía un reto irresistible.

Una vez destinado a uno de los grupos del VIII FC, el nuevo piloto se dada cuenta rápidamente de que había entrado a formar parte de una unidad altamente profesional. Esta especial vinculación con el escuadrón se extendía a las tripulaciones de tierra, que normalmente se alistaban para toda la duración del conflicto y no estaban sujetas a límites de servicio establecidos como los pilotos. Cuando el VIII FC introdujo en 1944 colores muy visibles para sus escuadrones, fue con la finalidad práctica de facilitar la identificación en el aire tanto por los cazas de la misma unidad como por las tripulaciones de los bombarderos. Además, los llamativamente decorados Mustang eran, en cierto modo, el equivalente de los vehículos privados de los pilotos en su país de origen, y las similitudes no terminaban ahí. Un automóvil bien encerado duraba más tiempo, y un P-51 bien pulido tenía la ventaja de conseguir desarrollar unos cuantos nudos más de velocidad, lo cual, a veces, representaba la diferencia entre sobrevivir o no en un combate a muerte sobre la Europa ocupada.

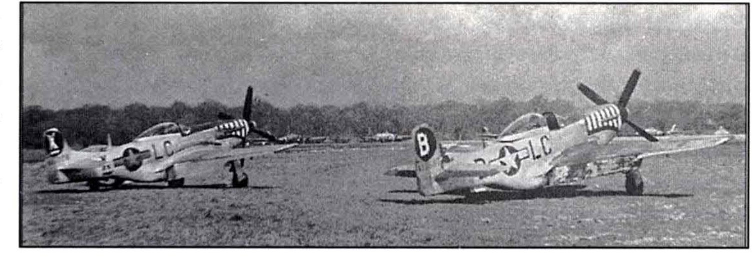




Evans Jr. estuvo al mando del 362º FS desde finales de 1944 hasta el final de las hostilidades. Como se puede apreciar claramente, la lista combinada de victorias en el aire y en tierra de su piloto está orgullosamente expuesta debajo de la cabina. El 357º FG fue la primera unidad de P-51 asignada a la Octava, y en consecuencia, se anotó más victorias en el aire que cualquier otra unidad de Mustang del teatro de operaciones de europa. Sus 609 victorias le colocaron en segundo lugar absoluto, siendo superado sólo por los escuadrones de Thunderbolt del 56º que consiguieron 674 (fotografía de M. Olmsted cedida por M. Bowman).

El embellecimiento personal de los cazas estaba tolerado, si no oficialmente admitido. La mayoría de los jefes de unidad eran conscientes de que un avión decorado con banderas alemanas que representaban victorias fomentaba un buen espíritu competitivo, especialmente entre las tripulaciones de tierra que presumían de que "su" As piloto se contaba entre los mejores de todo el escuadrón o de todo el grupo. Se sentían orgullosos de mostrar las victorias que eran un tributo tanto a su duro trabajo como al espíritu combativo del piloto en cuestión. Los congresistas y otros "peces

gordos" que visitaban las bases quedaban también impresionados por semejantes marcas, aunque los ejemplos más atrevidos de los dibujos que decoraban los aviones se quedaban prudentemente estacionados en los hangares para evitar que nadie se sonrojase. Nada gustaba más a los corresponsales de guerra que fotografiar y filmar a los pilotos en cabinas bajo las que se podía ver una fila de esvásticas, ya que había pocas maneras mejores de mostrar como estaban contribuyendo los americanos al esfuerzo bélico en Europa.



Una de las primeras unidades asignadas en agosto de 1943 al VIII FC, que había seguido utilizando los P-38 hasta la llegada de los P-51C en julio de 1944. Estos Mustang del 77º FS fueron fotografiados en sus estacionamientos de dispersión situados en el extremo este de su base de Kingscliffe, Northamptonshire, poco después de que el grupo fuese equipado con los P-51D a finales del verano de 1944 (foto: Ethell).

Eran las tripulaciones de tierra, no los pilotos, quienes decoraban los aviones, normalmente después de las misiones o durante períodos de mantenimiento, y en ciertas bases había individuos cuyos talentos artísticos estaban tan solicitados que invertían casi todo su tiempo en satisfacer las demandas. Otra utilidad más práctica de la decoración de los aparatos, aparte de los emblemas tácticos, era la de indicar los nombres –del piloto, del jefe de la tripulación de tierra y el armero– de los individuos relacionados diariamente con un determinado aparato.

Cuando el VIII FC añadió las operaciones de ataque a aviones en tierra al repertorio de los grupos de caza se plantearon algunas dificultades inesperadas; hacía bastante tiempo que la Luftwaffe había retirado el grueso de sus fuerzas de caza hacia el interior de Alemania para mantenerlas lo suficientemente alejadas del alcance de los P-47, y al mismo tiempo había reforzado sus defensas antiaéreas para enfrentarse a los bombarderos sobre

Una bonita formación de un cuarteto de Mustang del 362º FS del 357º FG volando para las cámaras, liderada por el Cap. Harvey Mace a los mandos del *Sweet Helen,* alias 44-13558/G4-B. El segundo P-51 de la formación (con el apodo de *Wee Willy*) lleva cuatro marcas de victorias.

la Francia ocupada. Además, una cosa era que el mando redactase un plan para atacar los aeródromos alemanes, pero localizarlos todos era otra muy diferente; se utilizaban mapas de la RAF para señalar los emplazamientos conocidos, pero los jefes de grupo insistían en que los pilotos debían estar preparados para encontrar el camino de regreso a sus bases, y posiblemente para abrirse paso combatiendo, por sí solos después de atacarlos.

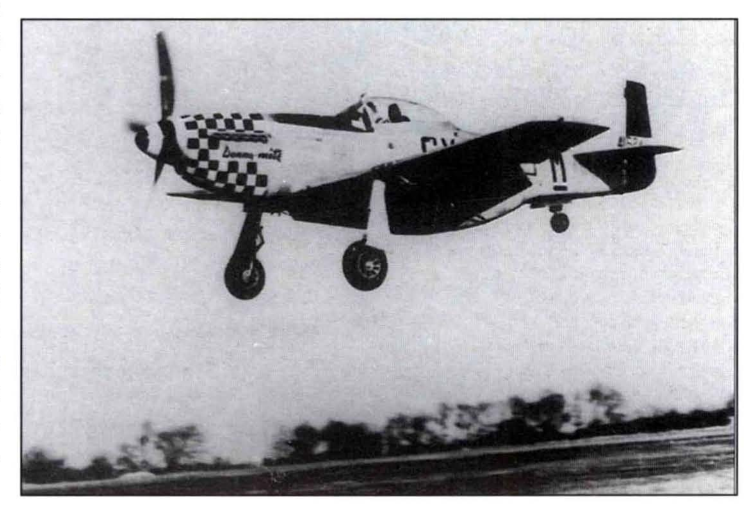
También llevó algún tiempo perfeccionar la técnica de ametrallamiento a tierra cuando se pretendía destruir aviones estacionados, instalaciones y vehículos, en lugar de hacerles sólo unos cuantos agujeros fáciles de reparar. No era una habilidad que se adquiriese fácilmente ya que la mayoría de los grupos habían sido adiestrados para el vuelo a gran altura y no para el ataque a tierra.

Como consecuencia de ello, los pilotos se encontraron con que aumentaba la cuenta de derribos de bombarderos, de aviones de transporte y de enlace y no cazas destruidos, que era lo más importante; era cierto que la idea de Kepner era impedir volar a los aviones de la Luftwaffe de cualquier tipo, pero la ausencia de objetivos de calidad contra interceptores en tierra significaba que los grupos de P-51 que se encargaban de las misiones de escolta a los bombarderos seguían encontrándose con la oposición de fuertes formaciones de cazas enemigos.

Desde luego se estaba destruyendo cierto numero de cazas alemanes, aunque no acababa de comprenderse que el enemigo continuara fabricando aviones a un ritmo cada vez mayor, sin que importase el número de bombas que se hiciese caer sobre las plantas industriales. De igual importancia, si no mayor, era el hecho de que los pilotos aliados entraban ocasionalmente en combate contra los aviones alemanes de entrenamiento y derribaban con facilidad a los desafortunados *Jagdflieger* del mañana.

Con el paso del tiempo se consiguió componer una imagen muy precisa de la distribución y el empleo de los aeródromos de la Luftwaffe, pero al igual que cualquier fuerza de alta movilidad, los alemanes podían cambiar sus bases rápidamente, y era preciso mantener una constante vigilancia por medio de reconocimientos fotográficos. También en este campo resultaban muy valiosas para los jefes de la Octava las interceptaciones *Ultra*, ya que los movimientos de unidades alemanas originaban inevitablemente un grado considerable de radiotransmisiones antes y durante el traslado.

Pero las operaciones de ataque a tierra empezaron pronto a cobrarse su tributo entre las filas de los Mustang ya que con frecuencia los cazas eran derribados por sólo unos pocos disparos bien colocados, en especial si el alcanzado era el sistema de refrigeración del Merlin. El Cap. Duane Beeson, uno de los primeros ases del P-51B con el 336° FS del 4° FG fue alcanzado por el fuego antiaéreo y derribado el 5 de abril durante una operación de ametrallamiento a tierra contra un aeródromo al oeste de Brandeburgo; como resultado pasó el resto de la guerra como prisionero.



El Tte. Leroy Pletz regresa con el *Donna-Mite* (44-11624) del 352° FS del 353° FG a su base de Raydon a principios de 1945. Su montura es un relativamente raro P-51K construido en Dallas equipado con la hélice de Aeroproducts, que no tuvo demasiado éxito, en lugar de la hélice Hamilton-Standard instalada en la mayoría de los Mustang. La nueva hélice fue construida principalmente porque Hamilton-Standard no podía atender a toda la demanda y aunque la nueva incorporaba varias innovaciones, tenía un excesivo desequilibrio en sus palas.

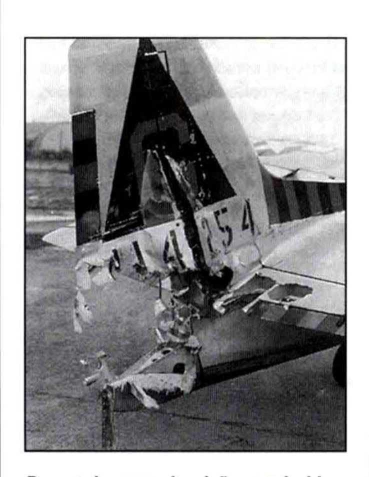


George Vanden Heuval, un as del 361° FG con 5,5 victorias en su haber, pilotaba el P-51D *Mary Mine.* Esta fotografía fue tomada en marzo de 1945 en el muy embarrado campo de Chievres cuando el grupo fue trasladado a Bélgica durante una agregación temporal bajo control de la Novena AF.

–La Despedida de Gentile–

Otra pérdida importante para la Octava fue la del Cap. Don Gentile, aunque en esta ocasión no fue por causa de los alemanes, sino debida al sistema americano de rotación de los pilotos. El día 13 de abril de 1944 fue un día de emociones entremezcladas tanto para Gentile como para su Oficial Jefe, el Tte. Col. Don Blakeslee. El primero había ganado la primera "Carrera de los Ases" al haber logrado superar el número total de 26 victorias alcanzado en la Gran Guerra por el legendario Eddie Rickenbacker (no obstante, 6 de las 27,83 victorias de Gentile fueron destrucciones en tierra de aparatos enemigos).

A su regreso a la base de Essex, Gentile efectúo una pasada sobre el campo al estilo tradicional haciendo que el profusamente decorado *Shangri-La* levantase nubes de polvo a su paso y dando un buen susto a la multitud allí reunida. Pero la última pasada a baja altura de Gentile resultó ser demasiado baja, y el Mustang de morro rojo rozó el suelo con su radiador después de haber pasado como un tiro sobre la prensa. Gentile, luchando por hacerse con el control de su aparato logró aterrizar sobre la parte inferior del fuselaje del P-51B y salir prácticamente ileso, sin embargo el avión quedó totalmente destrozado. Blakeslee había dicho anteriormente que si alguien de su grupo echaba a perder un avión por un percance debido a su imprudencia sería enviado inmediatamente de vuelta a casa. Don Gentile, que de todos modos había terminado su tiempo de servicio, fue debidamente despachado de vuelta a América.



Durante la guerra, los daños producidos en los aviones por la artillería antiaérea (como en esta foto) y por todas las demás causas era metódicamente fotografiados por la USAAF con fines estadísticos. Esta imagen muestra el empenaje de cola del P-51D 44-142541 perteneciente al 364° FG, que consiguió regresar a su base a pesar de la falta de control en el timón de dirección. Se cree que las marcas pintadas en el filete del timón indicaban que este P-51 pertenecía a un jefe de patrulla (foto: USAF).

Dos días después, una misión Jackpot a gran escala cosechó un número de victorias récord para el VIII FC. Se consiguieron cincuenta y ocho victorias (18 en el aire y 40 en tierra) tras el ataque de los cazas contra los aeródromos situados en Francia y en los Países Bajos.

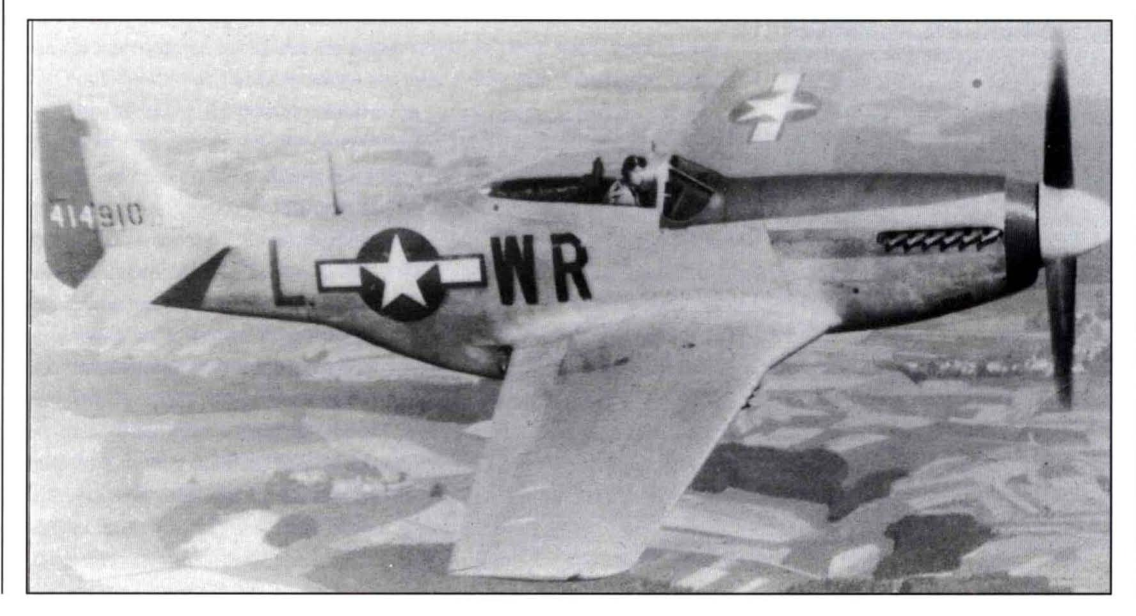
El 18 de abril se reanudaron las misiones de escolta, y esa jornada llevó al 4° FG hasta Berlín. Nadie había pensado jamás que una incursión contra la "Gran B" fuese precisamente un paseo, y en aquella ocasión la Luftwaffe se encargó de demostrar por qué. El Cte. George Carpenter, un as del 335° FS que ya contaba en su haber con 11,3 victorias, arremetió contra una fuerza combinada de Bf 109 y Fw 190. Consiguió despachar rápidamente dos cazas antes de ser gravemente alcanzado por un Bf 109 pilotado con gran destreza, que le produjo varios impactos de cañón que destrozaron su motor. Carpenter empezó a perder altura rápidamente con su Mustang echando humo, y aunque logró despegarse de su primer atacante, pronto fue rematado por un Fw 190 solitario –consiguió saltar en paracaídas justo en el instante en que el Merlin estaba a punto de estallar en llamas–. En esta misión el 4° perdió también al Tte. Lloyd Henry, y al as Cap. Vic France, resultando este último muerto al chocar contra el suelo en el curso de un ataque contra los Fw 190 sobre las pistas del aeródromo de Genthin.

Pero al día siguiente, la suerte del 4º FG cambió para mejor. Compartiendo la responsabilidad de escoltar a los bombarderos hasta Kassel con los FG 352, 355 y 357, las "Águilas" derribaron a cinco enemigos –este número de victorias fue igualado por el 357, mientras que el 355 volvió a casa con tres, al igual que la unidad de Bodney–. Dos de los derribos logrados por el 352 fueron obtenidos por el que sería el tercer as en su clasificación, el 1er Tte. John Thornell. Sin embargo durante esta misión hubo que lamentar la importante pérdida del doble as del 4º FG, el Cap. Charles Anderson, que había sido derribado en el fragor del combate en el que los Mustang habían recibido unos cuantos impactos serios a causa de los disparos efectuados por error contra ellos por los artilleros de los B-17.

Para el 357º FG, cuyos pilotos se habían convertido en los "perros viejos" de entre los grupos de la Octava en lo relativo a victorias en el aire, la del 24 de abril fue una buena jornada. Cuando escoltaban a los bombarderos durante la fase de "apoyo sobre el objetivo" de la operación, el 355 y el 375 (el primero también se había forjado una envidiable reputación por sus hazañas en los ataques contra enemigos en tierra) destruyeron 42 cazas enemigos entre los dos. La insensatez de la Luftwaffe al enviar aviones bimotores contra los bombarderos quedó dramáticamente de manifiesto cuando siete de ellos fueron derribados por el 357. Esta fue otra ocasión en la que el enemigo persistió en efectuar su maniobra de S truncada y picado a toda potencia para escapar de los P-51, pero que a menudo les conducía directamente a su fin debido a la ventaja de velocidad de su oponente.

Una marca de victoria solitaria adorna el soporte de la cúpula del P-51D 44-13777 Rough and Ready del 357º FS del 355º FG con base en Steeple Morden, Cambrigeshire. Este avión fue pilotado por varios pilotos diferentes del escuadrón desde finales de 1944. (foto: H Holmes)

El 355º comenzó a pilotar los P-51 desde la base de Steeple Morden en marzo de 1944, tras haber echado los dientes con el P-47. Duran M. Vickery Jr. pilotaba el 44-14910, bautizado con el nombre de *Bama Bound*. Este aparato también llevaba el nombre de su futura esposa *Ann-Anita*. Como en la mayoría de los P-51 decorados con diferentes motivos, esas palabras cariñosas iban pintadas en la parte de babor del morro de su Mustang. (foto: Vickery)



LÁMINAS EN COLOR

En esta sección de 12 páginas a color se ilustran algunos de los más famosos aviones pilotados por los ases de la Octava AAF, además de muchos ejemplares menos conocidos cuya figura se presenta por primera vez. Los dibujos que componen esta sección han sido encargados expresamente a los dibujantes Chris Davey, John Weal, Iain Willie y Mike Chappel.



1
P-51B-5-NA 43-6819 Bee, pilotado por el Cap. Duane W. Beeson, Oficial Jefe del 334° FS, del 4° FG, abril de 1944.

Los primeros Mustang que llegaron a la Octava estaban pintados totalmente de color verde oliva pardo (OD), con las superficies inferiores en color gris neutro. Duane Beeson era el rival de Don Gentile en la primera "Carrera de Ases" de la Octava, en la cual el objetivo era batir el récord del as de la Gran Guerra Eddie Rickenbacker de 26 aviones enemigos derribados, pero fue derribado y capturado el 5 de abril de 1944, cuando su cuenta de victorias ascendía a 22,08 incluyendo 17,3 derribos aire-aire, de los cuales 5,3 los había obtenido con el Mustang.



2
P-51B-15-NA 42-106924 Salem Representative, pilotado por el Tte. Ralph "Kidd" Hofer, del 334° FS, del 4° FG, mayo de 1944.

El "Kidd", un rebelde inconformista que pilotaba habitualmente vistiendo la camiseta azul y naranja de su equipo de fútbol universitario, empezó su carrera de piloto en la RCAF, pasándose a la USAAF en junio de 1943. El Salem Representative era el tercer P-51B que Hofer pilotaba, y le había sido asignado en abril de 1944 – sus dos primeros aparatos habían caído cuando los pilotaban otros pilotos. Hofer, que ya era un as aún antes de ser ascendido de Alf. a Tte., falleció en acción sobre Yugoslavia el 2 de julio de 1944, al ser derribado por un Bf 109.



3
P-51B-5NA 43-6636 Ill Wind, pilotado por el 1er Tte. Nicholas "Cowboy" Megura, del 334° FS, del 4° FG, abril de 1944.

P-51B mimetizado de fábrica Ill Wind pilotado por Nicholas "Cowboy" Megura, que recabó un total de 11,83 victorias aire-aire y otras 3,75 por ametrallamiento en tierra. Megura (que en aquel entonces era Capitán) se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en Suecia tras ser alcanzado por error por un P-38 en el depósito de glicol el 22 de mayo de 1944. Tras su repatriación, le fue prohibido volver a entrar en combate debido a las normas impuestas por su internamiento previo.



4

P-51B-10-NA 43-7172 *Thunder Bird*, pilotado por el 1er Tte. Ted Lines, del 335° FS, del 4° FG, abril de 1944.

Ted Lines, natural de Mesa, Arizona, decoraba sus Mustang con un característico dibujo al estilo indio y les imponía el nombre de *Thunder Bird*. Con diez victorias en el aire registradas oficialmente y otras tres más reconocidas por el grupo, pero no por la Victory Credits Board (Junta de Asignación de Victorias), Lines era uno de los miembros del 4° grupo a los que se les había hecho poca publicidad. Este P-51 fue posteriormente sustituido por el P-51D 44-13555 (WD-D), al que impuso el mismo nombre y que adornó con emblemas similares.



5

P-51B-5-NA 43-6913 *Shangri-La*, pilotado por el Cap. Don Gentile, del 336° FS, del 4° FG, marzo de 1944.

La lista personal de victorias de Gentile, ganador de la "Carrera de los Ases" para superar las 26 victorias de Rickenbacker (en el mes de abril de 1944 había conseguido 21,83 victorias en el aire y seis en tierra), no hacen sombra a su contribución como hombre de equipo. Rechazado para ser adiestrado como piloto por la USAAF, Gentile siguió el ejemplo de muchos de sus compatriotas, se alistó en la RCAF, y obtuvo su primera victoria (por lo que recibió una DFC británica) como miembro del 133 Sqn. "Eagle" pilotando Spitfires en misión de apoyo a los desembarcos en Dieppe. Gentile se pasó a la USAAF con su escuadrón en septiembre de 1942, obteniendo 2 victorias a bordo del Spitfire y 4,33 a los mandos de un P-47 antes de convertirse al P-51 con el que obtuvo 15,5 victorias más.



6

P-51B-15-NA 43-24769 *Missouri Mauler* pilotado por el Cap. Willard "Millie" Millikan, del 336° FS, del 4° FG, mayo de 1944.

Tras haberse sometido al arreglo dental estipulado por valor de 350 $, Willard Millikan fue admitido en la USAAF, pero fue suspendido en las prácticas de vuelo por su "inherente falta de capacidad para el vuelo". Ni siquiera en la RCAF, a la cual se alistó más adelante, se mostró muy prometedor, e incluso se le llegó a aconsejar que se hiciese piloto de transporte. A pesar de tener una reputación de insistir en permanecer protegiendo a los bombarderos, y apoyando a los demás miembros de la misión (en lugar de perseguir a los cazas enemigos como el mismo demonio), Millikan se convirtió rápidamente en un as, acumulando finalmente 13 victorias en el aire, diez de ellas pilotando el P-51.



7

P-51D-5-NT 44-11161 *June Nite,* pilotado por el 1er Tte. Ernest Fiebelkorn, del 77º FS, del 20º FG, noviembre de 1944.

Con sus casi dos metros de estatura y sus más de cien kilos de peso, Ernest Fiebelkorn debía encontrar la cabina del Mustang un poquito estrecha. No obstante, pilotando este P-51D construido en Dallas y otros aparatos, entre otros el 44-14823/LC-F *Miss Miami,* llegó a ser el piloto con más victorias del 20º FG con sus 9,5 enemigos destruidos. Sin embargo, sus comienzos fueron lentos, ya que no estrenó su cuenta hasta el 2 de noviembre de 1944, fecha en la que consiguió derribar tres aparatos enemigos.



8

P-51D-5-NA 44- 13837 *Miss Marilyn II,* pilotado por el 1er Tte. E. Robert Welch, del 343º FS, del 55º FG, octubre/noviembre de 1944.

Bob Welch obtuvo seis victorias aire-aire, la mayoría de ellas durante los intensos combates del otoño de 1944, a los que hay que sumar 12 victorias obtenidas por ametrallamiento en tierra. Su P-51D del 343º FS era un ejemplo típico de los aparatos de la unidad, con la parte inferior del morro en color metálico natural pero con la parte posterior del fuselaje, timón y superficies superiores pintadas de color verde oscuro. La insignia con el caballo rojo puesto de manos empezó a aparecer a finales de 1944.



9

P-51D-5-NA 44-13808 *Yi-Yi,* pilotado por el 1er Tte. Francis Gerard, del 503º FS del 339º FG, octubre de 1944.

El Mustang de Francis Gerard luce todos los emblemas del 339º FG, aunque a principios de 1945 se le añadieron bandas de color en el morro y en el timón de dirección (rojas para el 503º FS, verdes para el 504º y amarillas para el 505º). El 339º FG comenzó sus operaciones con los P-51B el 30 de abril de 1944, y sólo en ese año de operaciones obtuvieron 239,5 victorias aire-aire y 440,5 más contra aviones en tierra, todo un récord de la Octava. El mismo Gerard obtuvo ocho victorias en el aire, la última de ellas siendo ya capitán en marzo de 1945.



10
P-51B-15-NA 42-106872 *Patty Ann II*, pilotado por el 1er Tte. John F. Thornell Jr. del 328° FS del 352° FG, julio de 1944.

Thornell, que terminó la guerra como el tercer as más importante de su grupo y como máximo anotador de victorias del 328° FS, abrió su cuenta con 4,25 victorias obtenidas a los mandos del P-47. De hecho encabezó la lista de la liga de anotadores hasta su regreso a los Estados Unidos en junio de 1944 ¡dando así a Preddy y a Meyer la oportunidad de superarle! Cuando dejó el escuadrón en julio de 1944 era el primer piloto de la unidad que había llegado a contabilizar 300 horas de vuelo operativo y había acumulado 17,25 victorias en el aire.



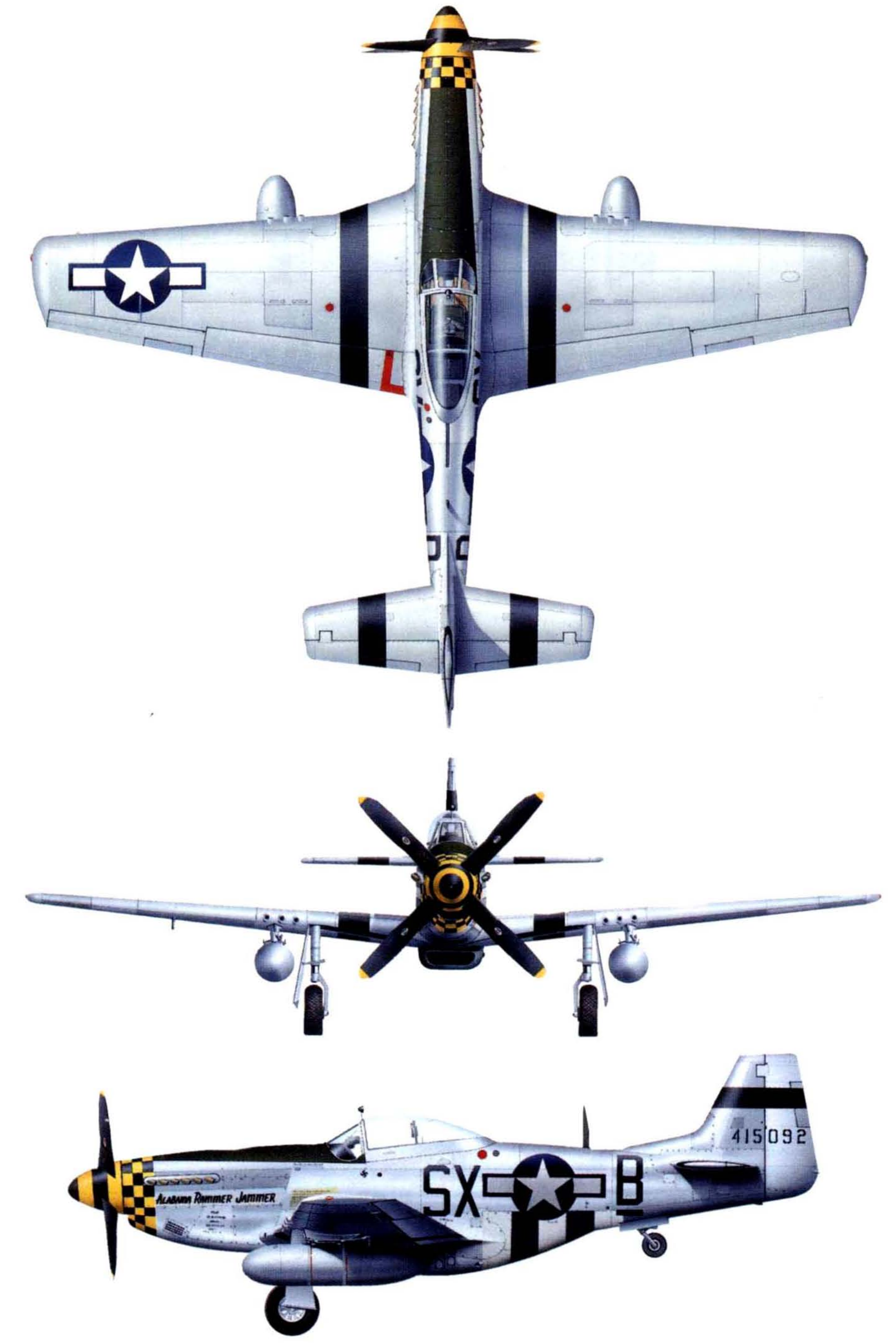
11
P-51D-15-NA 44-14906 *Cripes A' Mighty*, pilotado por el Cte. George Preddy, Oficial Jefe del 328° FS, del 352° FG, día de Navidad de 1944.

El último avión asignado a George Preddy fue este P-51D, que pilotó después de regresar de un permiso para asumir el mando del 328° FS, y lleva el timón de dirección rojo habitual del escuadrón y un rótulo, también sobre fondo rojo, con el nombre del piloto en el carril de la cúpula. En la parte derecha del capot estaba pintado un estilizado poste de barbero para indicar el "pluriempleo" de su jefe de tripulación. Preddy, con 26,83 victorias aire-aire, 23,83 de ellas conseguidas mientras pilotaba los Mustang (y tres aparatos enemigos destruidos en tierra), fue el piloto que más victorias obtuvo a bordo del P-51 en toda la guerra.



12
P-51D-10-NA 44-14151 *Petie II*, pilotado por el Tte. Col. John Meyer, Oficial jefe del 487° FS del 352° FG, agosto de 1944.

Tras haber pilotado los P-40 con base en Islandia en muchas misiones de escolta a convoyes, y de anotarse tres victorias pilotando el P-47, John Meyer demostró todo lo que era capaz de hacer cuando se colocó a los mandos de un Mustang del 352° FG.El Petie II fue la montura de Meyer sólo durante el tiempo que tardó en conseguir dos victorias, ya que Meyer cambió a otro aparato, al que puso el nombre de Petie III, a bordo del cual consiguió destruir más aviones enemigos. Siguió volando y obteniendo victorias tras ser nombrado 2° jefe de grupo en noviembre de 1944.



13
P-51D-15-NA 44-15092 Alabama Rammer Jammer, pilotado por el 2º Tte. Arthur C. Cundy, del 352º FS del 353º FG, octubre de 1944.

El Alabama Rammer Jammer de Arthur Cundy luciendo los emblemas típicos utilizados al principio por el 350º FG poco después de que el P-51 entrase en servicio en ese grupo el 2 de octubre de 1944. Mientras que la mayoría de los aviones con pintura mimetizada perdieron las bandas de identificación blancas que iban pintadas en sus empenajes de cola, hubo tendencia a mantener las bandas similares de color negro pintadas en los Mustang de color metálico natural. En el mes de noviembre, el dibujo a cuadros negros y amarillos del morro se extendió hacia popa para evitar la confusión con el dibujo a cuadros blancos y negros de los Mustang del 55º FG. Los colores de cada escuadrón pintados en los timones de dirección se empezaron a utilizar en la misma época, y también se añadieron los rebordes en color de las letras del código de identificación. Una de las victorias de Cundy está marcada debajo del parabrisas.



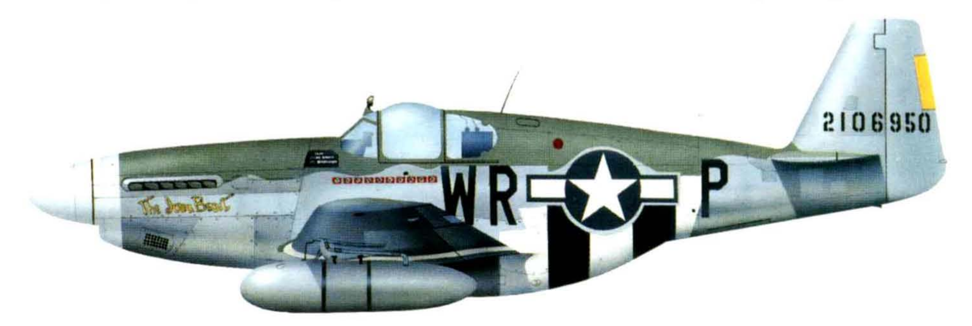
14
P-51B-10-NA 42-106449 Princess *Elizabeth*, pilotado por el 1er Tte.. William Whisner, del 487º FS del 352º FG, mayo de 1944.

El primer Mustang de William Whisner fue este P-51B. Desde finales de abril de 1944, el morro en color azul distintivo del 352º FG, se extendió hacia popa pasando de ser una banda de 12 pulgadas hasta subir oblicuamente hacia arriba en dirección a popa para cubrir las guardas del escape, y los colores del timón de dirección correspondientes a cada escuadrón (azul para el 487º FS, rojo para el 328º y amarillo para el 486º) se emplearon a partir de noviembre de 1944. El P-51B de Whisner seguía estando equipado con la cúpula primitiva de los Mustang, que restringía mucho la visibilidad. Terminó la guerra como capitán, con 15,5 victorias en el aire y 3 aviones enemigos destruidos en tierra.



15
P-51D-5-NA 44-13305 *The Hun Hunter Texas* pilotado por el 1er Tte. Henry Brown, 354º FS, del 355º FG, finales del verano de 1944.

El segundo *Hun Hunter* de Brown era un P-51D que había sido entregado con un acabado metálico natural, pero al que se le pintaron las superficies superiores en el color verde oscuro de la RAF durante el período previo al Día-D. Siendo ya capitán, Henry Brown, que era el piloto con el mayor número de victorias del 355º FG con 14,2 en el aire y 14,5 en tierra, cayó prisionero tras ser derribado por el fuego de la artillería antiaérea el 3 de octubre de 1944. Las bandas de color en morro y timones de dirección no se habían pintado todavía en los Mustang del 355º FG en esta etapa de la guerra.



16
P-51B-15-NA 42-106950 *The Iowa Beaut,* pilotado por Robert E. Hulberman (con graduación desconocida) del 354º FS, del 355 FG, junio/julio de 1944.

Aunque este aparato no estaba asignado a él, el as Frederick Haviland pilotó el *Iowa Beaut* en diversas ocasiones y obtuvo con él varias de sus nueve victorias en el aire y seis en tierra. A pesar del impresionante número de marcas de victorias que se aprecian en este avión, no hay rastro del Hulberman, cuyo nombre está escrito en el morro, en las listas de ases en aire y tierra de la Octava. A este avión, que originalmente era de color metálico natural, se le ha aplicado una pintura de camuflaje en dos tonos utilizando, casi con seguridad, pintura de dos colores muy similares a los de la RAF, lo cual exige la aplicación de las bandas de identificación blancas encima y debajo de las alas y del empenaje de cola en lugar de las normales de color negro.



17

P-51D-25-NA 44-73108 *Ole V*, pilotado por el Cte. William Hovde, Oficial Jefe del 358° FS, del 355° FG, diciembre de 1944.

Varios de los últimos Mustang pilotados por Hovde (incluyendo el *Ole V y el Ole IV*) llevaban la misma leyenda en caracteres cirílicos, pintada originalmente durante una escolta a una misión de "puente aéreo" de bombardeo. Dicha leyenda se traduce por Vazh Howde, el nombre del padre de Hovde, que era de origen ruso. Hovde terminó la guerra con 10,5 victorias en el aire y dos en tierra. El avión tiene una banda amarilla pintada en el morro y en el timón de dirección, que son las marcas de identificación utilizadas por el 358° FS a partir de noviembre de 1944.



18

P-51D-10-NA 44-14450 OLD CROW pilotado por el Cap. Clarence "Bud" Anderson, del 362° FS, del 357° FG, finales de 1944.

Pintado inicialmente de color pardo y gris neutro, el aparato pilotado por Anderson, Old Crow, fue posteriormente dejado con un acabado en color metálico descubierto, y adoptó el timón de dirección pintado de rojo (que era el color identificativo del 362° FS), aunque mantuvo las bandas de la invasión. Clarence Anderson terminó la guerra con 16,25 victorias en el aire, además de un único aparato enemigo destruido en tierra. Permaneció en la USAAF prestando servicio como piloto de pruebas durante muchos años antes de pilotar los F-105 en acción sobre Vietnam.



19

P-51K-5-NT 44-11622 *Nooky Booky IV* pilotado por el Cap. Leonard "Kit" Carson del 362° FS del 357° FG, día de Navidad de 1944.

Leonard Carson fue el máximo anotador de victorias del 357° FG con 18,5 victorias en el aire (más 3,5 conseguidas por ametrallamiento en tierra). Se apuntó la mayoría de sus victorias durante los últimos seis meses de la guerra, cayendo muchas de sus víctimas ante las ametralladoras de este aparato, su cuarto Mustang, un P-51K construido en Dallas. Desde noviembre de 1944 el 357° FG adoptó los timones de dirección pintados de distintos colores para los escuadrones que lo formaban (rojo para el 363° FS, amarillo para el 364° y sin ningún color para el 362° FS). Hasta diciembre de 1944 la mayor parte de los aviones de la unidad estaban pintados con acabado de camuflaje.



20

P-51B-10-NA 42-106462 *U've had it!* pilotado por el Cap. John England del 362° FS del 357° FG, principios de otoño de 1944.

Este es el primero de los cuatro P-51 pilotados por John England, del 362° FS. Constituye un típico ejemplo de los P-51B que originalmente eran de color metálico natural a los que se les aplicó apresuradamente una capa de pintura de camuflaje en las superficies superiores en previsión de su despliegue para operar desde aeródromos avanzados en el continente. De hecho, la extraordinaria autonomía y resistencia del Mustang, la continua importancia de la ofensiva norteamericana de bombardeos diurnos y la posibilidad de disponer de otros tipos de cazas para misiones de apoyo a tierra y para cometidos tácticos hicieron que su despliegue a bases avanzadas resultase innecesario. Su escuadrón estuvo entre los primeros que recibieron los trajes anti-G Berger G-3 (tras haber sido probados inicialmente por el 339° FG), y cambiaron sus visores de puntería de reflexión Mk II y Mk VIII por los nuevos visores giroscópicos K-14, una combinación que England aprovechó con efectos devastadores.



21

P-51D-25-NA 44-72199 (sin nombre), pilotado por el Cap. Charles E. Weaver del 362° FS del 357° FG, abril de 1945.

Engalanado con 11 símbolos de victorias, que representan 8 enemigos derribados en el aire y 3 destruidos en tierra, el P-51D del Cap. Charles E. Weaver lucía también un enorme dibujo de una chica desnuda reclinada primorosamente ejecutado. La practica del 362° FS de no llevar los timones de dirección pintados de colores hacía que sus aviones fuesen los menos llamativos del 357° FG, pero muchos pilotos de la unidad lo compensaban pintando chillones dibujos en el morro de sus aparatos. El 357 fue el primero en ser equipado con los P-51 y se anotó más victorias aire-aire (609,5) que cualquier otro grupo equipado con Mustang, aunque su relativa falta de éxito en los ametrallamientos en tierra (106) le coloca por detrás de los totales del 352° FG y del 355° FG.



22

P-51B-5-NA 43-6933 *Spedball Alice* pilotado por el 1er Tte. Don Bochkay del 363° FS del 357° FG, abril de 1944.

Al principio los Mustang del 357° volaban sin ninguna insignia distintiva de la unidad, excepto las dos letras de su código de unidad y las letras identificativas de cada avión individual. Sin embargo, las bandas blancas pintadas en el morro y en la ojiva de la hélice fueron pronto sustituidas por los cuadros rojos y amarillos. Don Bochkay volaba frecuentemente en una patrulla de cuatro aviones, de la que formaban parte Jim Browning (un as con siete victorias, muerto en acción el 9 de febrero de 1945), Chuck Yeager (11,5 victorias), Clarence Anderson (16,25 victorias) y el mismo Bochkay.



23
P-51D-15-NA 44-14888 *Glamorous Glen III,* pilotado por el Cap. Charles "Chuck" Yeager del 363° FS del 357 FG, noviembre de 1944.

La mezcla de arrogancia y temeridad de Chuch Yeager le fue útil tanto en su carrera como piloto de caza como posteriormente como piloto de pruebas. Yeager terminó la guerra con 11,5 victorias en el aire, entre las que se contaban dos contra reactores Me 262. En la otra cara de la moneda, Yeager fue derribado por un Fw 190, pero evitó ser capturado y al final consiguió regresar al Reino Unido, a través de España, con ayuda de la Resistencia francesa. Este P-51D fue el tercer Mustang de Yeager al que, como a todos los demás, puso el nombre de su novia. El timón de dirección pintado de rojo (adoptado por los aparatos de la unidad desde noviembre de 1944) indica que pertenece al 363° FS.



24
P-51B-5-NA 43-693 *Hurry Home Honey,* pilotado por el Cap. Richard Peterson del 364° FS, 357° FG, mayo/junio de 1944.

El P-51B *Hurry Home Honey* (regresa pronto querido) era el avión asignado al Cap. Richard Peterson del 364° FS. Las bandas de invasión pintadas rodeando completamente la parte posterior del fuselaje iban en detrimento de la efectividad del camuflaje, siendo además necesario retocar con pintura negra el contorno de las letras y los números que caían sobre fondo blanco. Peterson fue uno de los pilotos fundadores del 357° FG y se anotó 15,5 victorias en el aire y 3,5 en tierra.



25
P-51D-20-NA 44-72164 *The Shillelagh* pilotado por el Tte. Col. John Storch Oficial Jefe del 364° FS del 357 FG, principios de 1945.

Desde noviembre de 1944 el 357° FG asignó colores distintivos para los timones de dirección de dos de sus escuadrones: amarillo para el 364° y rojo para el 363°, mientras los aparatos del 362° mantuvieron el color metálico natural. Storch se anotó 10,5 victorias en el aire y 1,5 contra aviones enemigos en tierra. Queda pendiente la cuestión de si Storch sabía lo que era un "Shillelagh", ya que en el morro de su aparato estaba pintado un simple garrote, mientras que la verdadera arma irlandesa llevaba en su extremo una cabeza inclinada parecida a la de un martillo.



26

P-51D-5-NA 44-13704 *Ferocious Frankie* pilotado por el Cte. Wallace Hopkins del 347° FS del 361° FG, verano de 1944.

Wallace Hopkins pilotó sucesivamente una serie de aparatos, todos los cuales llevaban el nombre de *Ferocious Frankie.* Su aparato, el P-51B 42-106655 de color metálico natural con las bandas de la invasión pintadas, fue sustituido posteriormente por el avión que aparece en la ilustración. El distintivo del grupo consistente en una banda amarilla de 12 pulgadas de ancho pintada en el morro y la ojiva de la hélice del mismo color se extendió hacia popa a partir de, aproximadamente, agosto de 1944 al estilo del morro azul del 352° FG. Los timones de dirección pintados de diferentes colores se adoptaron a partir de noviembre de 1944, asignándose el rojo al 374° FS, el azul al 375° y el amarillo al 376°. Antes de eso algunos aparatos llevaban franjas delgadas de colores.



27

P-51D-15-NA 44-15076 *Betty Lee III* pilotado por el 2° Tte. William T. Kemp del 375° FS del 361° FG, septiembre de 1944.

Kemp consiguió anotarse un total de seis victorias aire-aire con el 361° FG, todas ellas pilotando el P-51D. También se ganó una Cruz de Servicios Distinguidos en julio de 1944 por su valor en la defensa de los bombarderos que estaba escoltando, al acercarse a unos 12 metros de un Fw 190 para derribarlo ¡después de que tres de sus tubos se encasquillasen! Su primer aparato, *Betty Lee II,* llevaba también el nombre de *Marie,* pero en el otoño de 1944 Kemp pilotaba este avión, el *Betty Lee III.*



28

P-51D-25-NA 44-72719 *Constance* pilotado por el Cte. George Ceuleers del 383° FS del 364° FG, finales de 1944.

El *Constance* era pilotado por el as y máximo anotador de victorias del 364° FG, el Cte. (posteriormente Tte. Col.) George Ceuleers. Obtuvo dos de sus 10,5 victorias confirmadas (todas ellas aire-aire) pilotando su P-38 (Connie & Butcher), que llevaba los mismos códigos de letras del escuadrón que este Mustang. El 364° adoptó finalmente, como distintivo de la unidad, una banda a franjas azules y blancas pintada sobre el morro y la ojiva de la hélice pintada de blanco, pero no empleó colores distintivos para los escuadrones que lo componían. En lugar de esto, los aparatos del 383° FS llevaban la letra correspondiente al código de cada avión pintada dentro de un círculo negro sobre el timón.



Figura 1

El Cap. Leonard K. "Kit" Carson del 357º FG vistiendo el traje de vuelo, modelo 1944, completo. La cazadora B-15 con cuello de piel era muy popular entre los pilotos de caza que normalmente la usaban puesta sobre la camisa de color verde oliva pardo reglamentaria con la corbata kaki. Normalmente se utilizaban cascos de piloto y gafas de vuelo tanto americanas como del modelo de la RAF. También puede verse el arnés del paracaídas de asiento B-5 sobre los pantalones exteriores de faena A-4, junto con una mascarilla de oxígeno y los cables del radiotransmisor, además de un chaleco salvavidas inflable B-4 "Mae West", fundamental para las travesías del Mar del Norte.

Figura 2

Un Cap. de la AAF vistiendo el más moderno equipo de vuelo de la Octava modelo 1945. Lleva un chaleco salvavidas B-4 "Mae West" sobre una cazadora de cuero A-2 con un pañuelo de seda al cuello para prevenir las rozaduras en él, con el abdomen y las piernas envueltas por un traje anti-G G-3 de tipo Berger para evitar perder el conocimiento en los combates a gran velocidad. El arma, opcional, que lleva en la funda sobaquera es una pistola automática Colt de calibre 45, y en esta ilustración el piloto lleva unas botas de lona reglamentarias del Ejército.

Figura 3

El Cap. Don Gentile en uniforme de paseo, alrededor de la primavera de 1944. Junto con la insignia de la AAF, Gentile tenía derecho a lucir las "alas" de la RAF sobre el bolsillo derecho de la guerrera de su uniforme A-1, sobre el cual llevaba las "barras" de capitán colocadas sobre las hombreras. El emblema de la Octava AAF se llevaba sólo sobre el hombro izquierdo y los pasadores de las condecoraciones iban cosidos debajo de las alas de la AAF. Los pantalones o "pinks" se llevaban con los zapatos reglamentarios del Ejército.



Figura 4

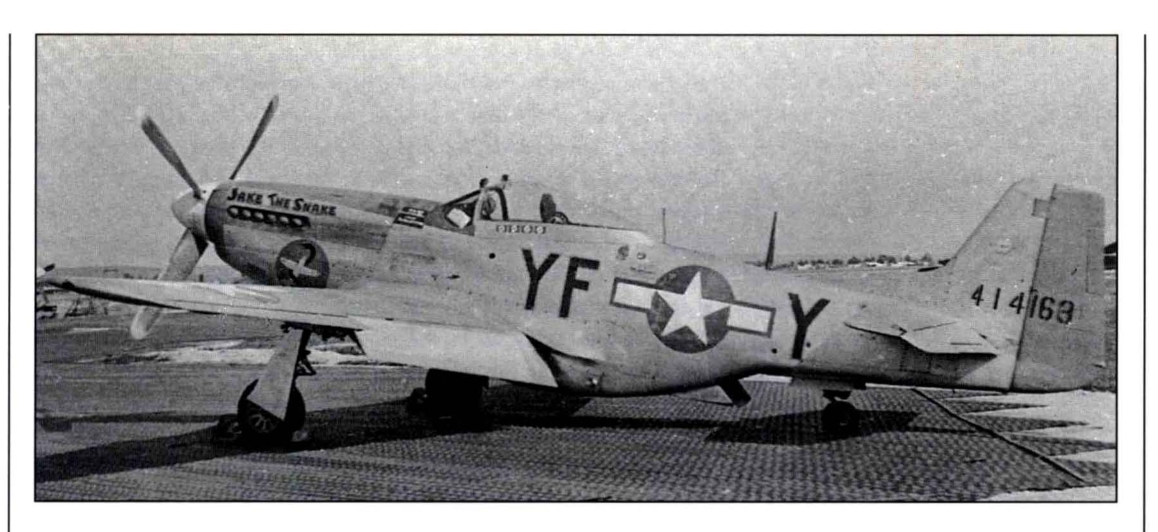
El Cte. Pierce McKennon del 335º FS del 4º FG vestido con el mono de vuelo A-4, que está bastante desprovisto de insignias, aparte del emblema de la Octava cosido sobre el hombro (que también lleva en la cintura del pantalón). Por dentro de la cazadora intermedia B-15, con cuello de piel, lleva el universal pañuelo de seda para prevenir las rozaduras en el cuello. Los pantalones tienen bolsillos para los mapas, mientras que las botas de vuelo de invierno A-6ª eran del modelo de la AAF. Colgado de su cuello mediante un cordón lleva el importantísimo silbato que servía para llamar la atención en caso de ser derribado sobre el mar.

Figura 5

El Col. Don Blakeslee del 4º FG inmediatamente después de regresar de una misión, vistiendo una cazadora de vuelo de cuero A-2, pantalones de color verde oliva pardo de oficial y zapatos y calcetines reglamentarios del Ejército. Lleva el casco de vuelo de tipo C de la AAF con los auriculares del radiotransmisor incorporados y con gafas de cristales tintado de doble lente y los muy apreciados guantes de vuelo de seda de la RAF. En las hombreras de la cazadora de vuelo lleva las divisas de su empleo.

Figura 6

Este 1er Tte. lleva la chaquetilla de color verde oliva pardo "M1944" "Ike jacket" reglamentaria de la AAF, con las alas de piloto sobre el bolsillo superior izquierdo encima de los pasadores de las condecoraciones. El emblema de brazo de la Octava se llevaba sólo en el hombro izquierdo. La "gorra de ultramar", con la vuelta ribeteada con el color naranja de la AAF, lleva una sola barra plateada (metálica) indicativa de su graduación, mientras que la divisa que lleva en la manga es de tela. También viste la corbata de la AAF y camisa y pantalones de lana verde oliva pardo, al igual que los zapatos reglamentarios del Ejército.



John T. Tulloch Jr. pilotaba este vistosamente decorado P-51D, apodado *Jake the Snake* del 355 FG con base en Steeple Morden en la primavera de 1945. No sólo lleva su insignia personal, sino que también luce cuatro marcas de victoria en el soporte de la cúpula y, como muchos pilotos de la época, Tulloch Jr. había instalado dos espejos retrovisores exteriores al carril de la cúpula de su Mustang.

Simplemente superando en velocidad a sus oponentes, los pilotos aliados llevaban la lucha literalmente a nivel del suelo. A una altitud de cero pies, teniendo que sortear toda clase de obstáculos, no había margen para el error y los *Jagdflieger*, que para aquel entonces estaban dando muestras inequívocas de inexperiencia, con frecuencia no acertaban a ver los árboles, elevaciones del terreno o edificios que surgían en su camino.

En combate se daba gran importancia al equipo formado por líder y compañero de formación, y los ases eran los primeros en reconocer que el apoyo mutuo era vital para conseguir derribos, ya que sin un "segundo par de ojos", los pilotos, independientemente de lo buenos que fuesen, se arriesgaban a ser atacados desde arriba y por la espalda por alguno de los Bf 109 o Fw 190 que merodeaban por las alturas.

El conocido golpe "uno-dos" fue practicado con gran efectividad a lo largo de todo el período en que la Octava permaneció en el Reino Unido, siendo uno de los primeros de esos equipos en captar la atención del público el formado por Don Gentile y John Godfrey.

El primero de ellos era lo bastante honesto como para expresar un sentimiento experimentado por la mayoría de los pilotos recién llegados al teatro de operaciones europeo, que consistía en que cuando eran enviados a enfrentarse con la *Jagdwaffe,* tenían como oponentes a "superhombres" que se las sabían todas en el combate aéreo.

La eficacia de una escolta de cazas dependía de que se mantuviese una formación razonablemente compacta volando junto a los bombarderos, los cuales por su parte debían efectuar una buena reunión sobre Inglaterra. Cuando esto salía mal, los cazas tenían un trabajo de mil demonios para proteger a cientos de B-17 o B-24 desparramados a través de kilómetros y kilómetros de cielo. Una de esas catastróficas reuniones se produjo el 29 de abril con motivo de una incursión contra Berlín a causa de un error de navegación que provocó que los bombarderos se separasen hasta 64 km de la posición indicada en la reunión previa a la misión.

Este caos total hizo que 17 Fortalezas Volantes se perdiesen de camino al objetivo a causa de la dispersión de la oleada de bombarderos, mientras que otros 38 B-17 y 25 B-24 fueron derribados como resultado de la vigilancia de la *Jagdwaffe* sobre la capital alemana y sus alrededores.

En abril, con los ataques a gran escala contra la Luftwaffe, los grupos cosecharon resultados positivos; se estimaba que 825 aviones habían sido derribados y otros 493 habían sido destruidos en tierra. Los P-51B se habían cobrado las tres cuartas partes de las victorias, pero esta empresa había costado 163 aviones, entre los cuales estaban 67 Mustang. Aunque se esperaba que la destrucción de aviones enemigos en tierra tuviese un coste más alto, las cifras de abril indicaban que por cada 100 salidas contra los aeródromos se habían perdido tres P-51, y sólo uno por cada 100 salidas en misión de escolta.

Es importante destacar que durante el mes de abril la Luftwaffe perdió 489 pilotos y sólo 396 reemplazos se incorporaron a los *Gruppen* de primera línea. La ofensiva americana también precipitó el desguarnecimiento de otros frentes para reforzar la defensa del Reich, situación que iría empeorando en los meses siguientes.

Según avanzaba el año, y se acercaban cada vez más los desembarcos del Día-D, los cazas de la Octava participaron en la devastación al por mayor de objetivos tácticos en Francia. Mientras sucedía todo esto, se convertían más grupos al P-51B, entre ellos el 339º FG con base en Fowlmere, y pronto continuaron con la ofensiva sobre Europa. Muchas de estas misiones no encontraban oposición alguna ya que la Jagdwaffe estaba reservando sus fuerzas para la defensa contra los bombarderos. Por ejemplo, el 8 de mayo se desarrolló una gran batalla aérea sobre Brunswick y Berlín, que eran los dos objetivos de los bombarderos aquel día, y se observaron más de 200 cazas alemanes.



John Tulloch Jr. posa junto a su muy imaginativo emblema personal en el que se ve una serpiente estranguladora de Messerschmitt llamada JAKE. Pilotó este 44-14163 exclusivamente durante su turno de servicio en Steeple Morden. Esta magnífica instantánea de álbum ofrece también un excelente detalle de la indumentaria normal de los pilotos de caza durante el último año de la guerra.

Sobre territorio holandés los Jagdflieger efectuaron pasadas de frente contra los bombarderos pesados, pero el 359 derribó a 11 de ellos. Al alcanzar las zonas de objetivos, el 352 entró en contacto con unos 150 cazas, justo en el momento en que llegaba al punto de reunión con la fuerza de bombarderos. Aquel día había una espesa capa de nubes sobre Alemania que tendía a favorecer a la Luftwaffe y los P-51 persiguieron a varios cazas enemigos entre las nubes, perdiendo el contacto con sus enemigos al poco tiempo. El Tte. Col. John Meyer, jefe del 487º FS del 352º FG, y uno de los pilotos de mayor éxito de la Octava, experimento esta frustración antes de avistar una ganga de objetivo, una sección de Fw 190 que todavía llevaban sus depósitos suplementarios de combustible centrales. Meyer y su punto, Cap. HamiLton, se aproximaron entre sí y les atacaron desde arriba y por detrás, y rápidamente Meyer dio cuenta de un Fw 190.

Pero cuando Meyer ascendió de nuevo, localizó a varios cazas que se estaban alineando a popa de Hamilton. Inmediatamente dirigió el morro de su P-51B hacia abajo y se lanzó contra el caza que iba en cola, cuyo piloto saltó en paracaídas ¡sin que Meyer disparase un solo tiro! Tras haber ganado altura otra vez, a Meyer y Hamilton se unió el as del 328º FS John Thornell, que llegó justo a tiempo de entablar combate con un grupo de Bf 109.

Los cazas efectuaron un picado para escapar de los P-51 a través de un claro entre las nubes perseguidos por una ráfaga de 12,70 mm procedentes de los tubos de Thornell. Uno de los Bf 109 saltó en pedazos, mientras que los otros dos huían a toda velocidad con Thornell y Meyer pegados a sus colas; ambos fueron derribados rápidamente. También en esta mis-

ma misión, el Tte. Carl Luksic del 352º FG se convirtió en el primer piloto de la Octava que llegaba a ser "as en un día".

El 13 de mayo, el 355º FG se enfrentó a los Me 410 del ZG 26 infligiéndoles graves pérdidas. El Tte. Col. Gerald Dix y su punto vieron cómo chocaban dos de los cazas enemigos antes de derribar a otros dos; el grupo terminó la jornada con seis Me 410 derribados en su haber. El 357 también entró en combate con los cazas bimotores reclamando el derribo de tres de ellos.

Durante los días previos al Día-D muchos grupos fueron asignados temporalmente a misiones de ataque a objetivos en tierra en exclusiva, efectuando incursiones Chattanooga contra locomotoras alemanas y francesas. Sin embargo, el 339º siguió realizando misiones de escolta, y en una salida en el mes de mayo de 1944 se encontró con una formación de 17 aviones enemigos. El grupo derribó a 13 en varios minutos, y el Lt Chris "Bull" Handleman del 505º FS se ganó el derecho a que su nombre se escribiese en los libros de récords al convertirse en el primer as menor de veinte años de la Octava; sólo tenía 19 años de edad.

El 24 de mayo, el Tte. Ralph "Kidd" Hofer, uno de los personajes más característicos del 4º FG, derribó dos aviones enemigos más que suponían sus victorias números 13 y 14 hasta esa fecha. Dos días después el último grupo de caza asignado a la Octava realizó su primera misión con los P-38, alcanzando así el VIII FC una de sus metas principales; la de tener listos para el combate a la totalidad de sus 15 grupos antes del Día-D.

Curiosamente, muy pocos ases de la Octava murieron en combate, pero hubo excepciones. El 30 de mayo, una enorme fuerza salió para atacar varios objetivos situados en Alemania, y al 357º FG le fue especialmente bien, consiguiendo derribar 17 cazas enemigos en una turbulenta batalla aérea en la que se combatía desde los 30.000 pies hasta el nivel de las copas de los árboles cuando la Jagdwaffe hacía sus pasadas de ataque y después caía en picado para intentar escapar.

Pero entre las bajas norteamericanas estaba el Cap. Fletcher Adams, uno de los primeros ases del Grupo cuya cuenta ascendía entonces a 9,5 derribos. Cuando se dirigía de regreso a su base, la patrulla de Adams compuesta por cuatro P-51 agotados por el combate fue atacada desde arriba al amparo del sol por una *schwarme* de Bf 109G que le alcanzaron fatalmente en la primera pasada. A pesar de haber perdido a su jefe de formación, los restantes pilotos de Mustang reaccionaron con rapidez y derribaron a sus cuatro antagonistas.



El Col. Glenn Duncan con el P-51D que pilotó sólo brevemente tras volver a ponerse al timón del 353º FG ¡tras un largo periodo con la Resistencia Holandesa! Sus 19,50 victorias fueron conseguidas con los P-47 antes de ser derribado el 1 de julio de 1944. El Mustang que pilotó mientras fue Jefe de Grupo en abril/mayo de 1945 era el 44-73060/LH-X. La insignia circular que se ve en el morro de su avión es un emblema personal, y no está basada en ninguna insignia de escuadrón (sus P-47 anteriores también la llevaban).

UN POTRO MÁS SALVAJE

El mensaje dirigido a las tropas antes del Día-D en el que el General Dwight D. Eisenhower dijo que "Los aviones que veréis sobre vosotros serán nuestros" no era una baladronada vacía. Antes de que amaneciese el 6 de junio, las fuerzas aéreas habían hecho que la costa de Francia fuese tan peligrosa para la Jagdwaffe que el Comandante Supremo podía predecir con confianza que habría pocas interferencias procedentes de esa dirección.

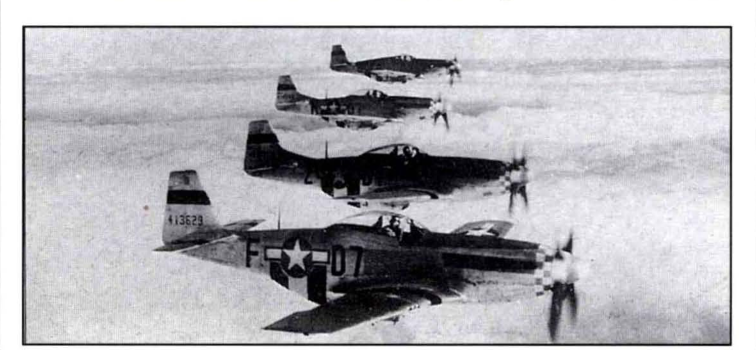
De hecho, el paraguas aéreo para la Operación Overlord era abrumador, y la Octava fuerza aérea formaba parte del detallado plan destinado a asegurar que los cazas aliados estarían sobre la flota en relevos continuos mientras las tropas terrestres asaltaban las playas de Normandía.

Así se hizo, y los P-38, elegidos porque su silueta era una de las más fáciles de identificar del arsenal aéreo aliado y por lo tanto los que menos probabilidades tenían de ser atacados por error por los artilleros navales de "gatillo fácil", comenzaron las patrullas de cazas. Sobre la zona de invasión propiamente dicha tenían poco que hacer, y muchos pilotos se sintieron más que un poco frustrados por decir algo suave, en especial cuando las noticias sobre la gran carnicería de tropas norteamericanas en las playas Omaha y Utah llegaron a las bases del VIII FC en Inglaterra.

La Luftwaffe acabó por hacer acto de presencia en pequeño número durante la tarde del 6 de junio, consiguiendo el 4º FG derribar un Fw 190 tras un peliagudo incidente en una trampa antiaérea sobre un aeródromo, y más tarde el 355º se encontró con diez Ju 87 muy sorprendidos. Bajo el mando del Tte. Col. Gerald Dix, el grupo efectuó un picado contra los *Stukas*, cuyas tripulaciones, presas del pánico, buscaron apresuradamente la seguridad de cualquier terreno llano en las proximidades para intentar aterrizar. Ocho de ellos fueron destruidos rápidamente por los pilotos de los P-51, que a continuación reanudaron su patrulla.

Más tarde, aquel mismo día, otros *Stukas* se tropezaron con el 357º FG y fueron derribados otros siete, y una oportuna aparición de elementos del 339º FG durante ese mismo encuentro provocó el derribo de otros dos desafortunados Stukas. Parte del motivo de la desorganizada reacción de la

Una ceremonia improvisada alrededor del apropiadamente nombrado y decorado P-51D 44-15315 del 505º FS para agasajar a una agraciada WAC (Cuerpo Femenino del Ejército). La señorita en cuestión cortó la cinta que rodeaba el morro del Mustang del 339º FG antes de aceptar un ramo de flores ofrecido por las tripulaciones de tierra y de vuelo reunidas en un día cubierto del otoño de 1944. Desafortunadamente no sabemos de quiénes se trataba, ni quién pilotaba este P-51, ni qué letra de identificación llevaba, además de la combinación "5Q" estándar del 505º (foto: USAF).



Algunos grupos "llenaban el cupo" en las misiones componiendo formaciones mixtas de p-51B y D, especialmente durante la fase de transición entre ambos modelos durante el "verano del Día-D" de 1944. Aquí vemos a los tres principales derivados del Merlin Mustang en la misma formación. Estos P-51 son, de nuevo, aparatos del 339º FG, aunque esta vez pertenecen al 503º FS.

Luftwaffe en Normandía fue la creencia generalizada (apoyada en particular por Hitler) de que la invasión tendría realmente lugar en el Paso de Calais. Poco a poco se fue confirmando que verdaderamente se trataba de la fuerza principal de invasión y no de una operación de diversión de los aliados. Una vez se hubieron dado cuenta, la actividad aérea alemana comenzó a aumentar gradualmente, aunque la Luftwaffe no estuvo nunca en posición de impedir que las tropas terrestres saliesen de las playas. Las misiones de ataque a tierra se llevaron la parte del león en las salidas efectuadas por los grupos de caza norteamericanos durante el Día-D, produciéndose inevitablemente pérdidas por la acción de la artillería antiaérea. En total se efectuaron 1.873 salidas a cargo del VIII FC, derribándose 26 aviones enemigos frente a un número igual de cazas propios alcanzados.

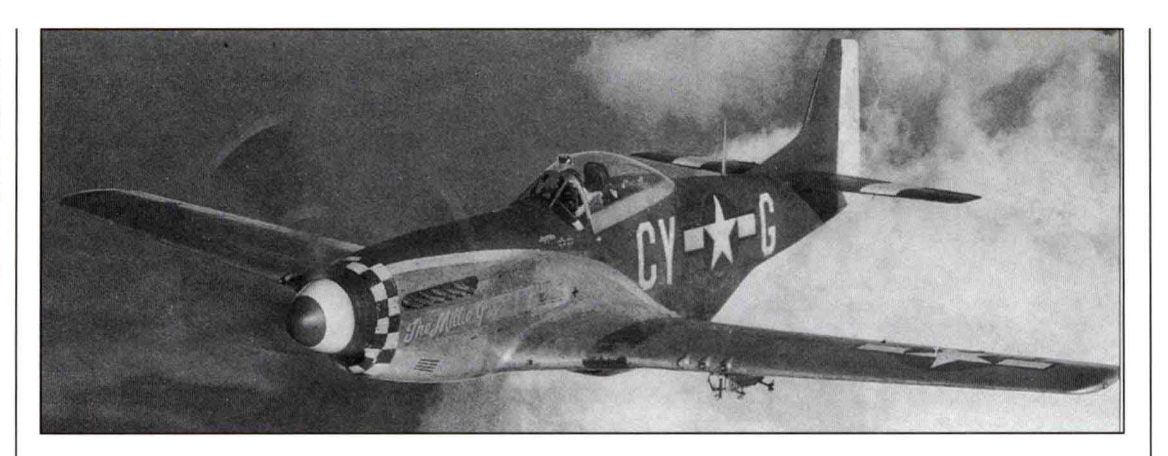
Para el 8 de junio, la Luftwaffe había trasladado cazas a los aeródromos franceses dentro del radio de acción de las fuerzas de invasión. En las diversas batallas aéreas que tuvieron lugar aquel día más de 100 cazas enemigos se enfrentaron con un número muchas veces superior de aviones aliados de todo tipo. El 339º se apuntó un gran número de derribos, reclamando 11 victorias del total de 31 conseguidas durante aquella jornada.

El Tte. Archie Tower del 505º FS estaba al frente de una misión de bombardeo en picado de madrugada, cuando uno de los pilotos de su sección localizó un grupo de Fw 190 volando por encima de ellos. Tower les atacó de inmediato y lanzó una ráfaga con un ángulo de desviación de 60 grados alcanzando al primer caza. Todavía estaba bastante oscuro y los pilotos americanos, después de haber dispersado a los Fw 190, descendieron para volar a bajo nivel e investigar las luces de un aeródromo enemigo. Tower y su punto, recibidos por una fuerte barrera antiaérea, atacaron las pistas y se alejaron rápidamente de regreso a su base, pero no sin antes compartir la destrucción de un bombardero Do 217.

En junio de 1944, cuatro grupos –el 4º, el 339º, el 352º y el 361º– habían recibido los primeros P-51D destinados a equipar las unidades de la Octava. Inicialmente estos grupos realizaron unas cuantas misiones con formaciones mixtas compuestas por aparatos de ambos modelos, aunque los P-51B fueron pronto sustituidos al recibirse más aparatos del modelo D. Al iniciarse el

El 55º FG, uno de los últimos grupos de la Octava que efectuaron la transición al P-51, estaba también entre los usuarios más coloristas del Mustang. El 343º FS, en particular, proponía esta hábil manera de combinar el camuflaje táctico y el acabado metálico natural que entonces estaba en boga. Durante un tiempo, todos los aviones del escuadrón iban pintados "mitad y mitad", decorados con la figura del mustang poniéndose de manos en el empenaje de cola o en el timón de dirección. *Miss Marilyn II* era el aparato pilotado normalmente por Robert Welch, un as con seis victorias que había obtenido cuatro de ellas durante el otoño de 1944. Sin embargo, todavía no había inaugurado su cuenta cuando fue tomada esta fotografía por un compañero del escuadrón mientras sobrevolaban la agostada campiña de Essex en un vuelo de entrenamiento desde su base de Wormingford en agosto de 1944.





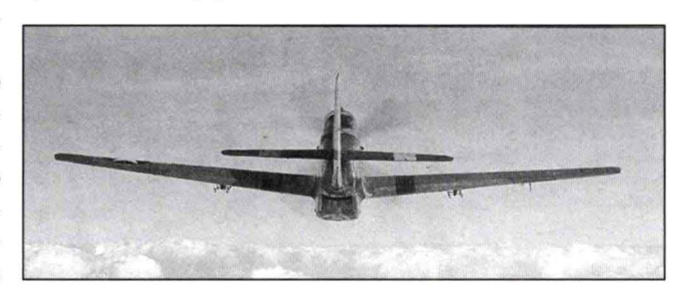
mes de julio había seis grupos más equipados con el P-51D –el 20º, el 55º, el 355º, el 357º, el 359 y el 364º–. Pero pasarían todavía tres meses antes de que, en el mes de septiembre, el 479º se convirtiese en el siguiente grupo que efectuase el cambio, mientras que el 353 lo haría en octubre, el 356 en noviembre y el 78 en diciembre. Los últimos tres grupos no habían sido equipados con los P-51b pero pasaron directamente del P-47 al P-51D.

Las misiones del Día-D y todas las demás que se efectuaron inmediatamente después fueron protagonizadas por los P-51B, junto con los P-47 y los P-38, y todos ellos demostraron estar más que capacitados para despejar el camino para el avance de las tropas terrestres. Al tratar las tropas aliadas de asegurar la posición que habían conseguido en Francia, cada vez se recibían más peticiones de salidas de ataque a tierra aumentando de este modo el número de misiones de ataque contra objetivos terrestres realizadas por cada grupo. Afortunadamente se disponía de más que suficientes Mustang y pilotos para hacer frente a la demanda, y las unidades comenzaron a volar en formaciones que se dividían en patrullas "A" y "B" para atender en la misma salida a las dos misiones, la de ataque a objetivos en tierra y la de escolta de los bombarderos, aunque esta última seguía siendo el cometido principal de los grupos de P-51.

La transición al Mustang no estuvo siempre libre de problemas, en especial para aquellos pilotos que habían crecido acostumbrados al más pesado y grande P-38. El cambio en el 55º FG se hizo sin demasiados traumas, gracias a la política del VIII FC de destinar temporalmente a un jefe experimentado del teatro de operaciones para suavizar el proceso. No obstante, el P-38, con su escaso par motor, era completamente distinto al P-51 y, además, la falta de familiaridad con los depósitos de combustible externos de este último, y la consiguiente inestabilidad en las características de vuelo que producían cuando estaban llenos en los momentos inmediatamente posteriores al despegue, casi acaban en desastre para algunos pilotos, como comentaba el Cte. Ed Giller:

"La primera misión de combate de nuestro escuadrón pilotando los P-51 con los depósitos interiores y externos llenos fue un tanto accidentada. Estábamos a 800 pies ascendiendo desde la base en formación completa de escuadrón, y la unidad que iba delante de nosotros acababa de meterse en la capa de nubes

Aunque fotografiado casi en la misma época que su compañero de escuadrón el P-51D de Welch, el *Millie* G de Ed Giller (uno de los cuatro que pilotó) muestra sutiles diferencias en los emblemas de unidad, como el apenas discernible caballo poniéndose de manos pintado sobre el timón de dirección y la línea de separación más gruesa entre la zona del fuselaje pintada de verde oliva pardo y la de color metálico natural. Este aparato se hizo bastante famoso años después de acabar la guerra cuando un dibujante que trabajaba para una muy prestigiosa revista de aviación británica realizó una ilustración de este avión en la que la parte que iba pintada de camuflaje ¡estaba pintada en color rojo intenso! Naturalmente, esa zona iba pintada de color verde oliva pardo, y la zona más oscura servía para ocultar el número de serie del P-51, el 44-14985. Bajo el soporte de la cúpula se aprecian dos pequeñas cruces de victorias (foto: Giller).



Vista de popa del *Millie* G durante uno de los muchos vuelos de exhibición para la prensa que Ed Giller realizó con fines oficiales a finales del verano de 1944.



Al igual que varios otros grupos, el 55º no siempre repintaba el número de serie que iba en el empenaje de cola al aplicar los colores del escuadrón. El *Cherry*, pilotado por R. Gibbs, del 343º FS, tenía en su haber cinco aviones enemigos derribados. Su timón de dirección está pintado en un tono amarillo liso, el color tradicional de la unidad, y como el *Lady Val*, que aparece en la fotografía de abajo, no presenta rastro alguno del color verde oliva pardo, que antes había estado de moda, en la parte posterior del fuselaje tan común entre los Mustang del 343º FS pocos meses antes. Esta fotografía fue tomada durante el invierno de 1945.

inferior que estaba a 1.000 pies de altura, cuando del fondo de la nube surgió un P-51 cayendo en barrena. Milagrosamente el piloto consiguió desprender los depósitos externos de sus alas y logró salir del picado a una altura de unos 50 pies. El fuselaje de su Mustang quedo doblado permanentemente, y con un hilo de voz anunció por radio que abortaba la misión. Nunca sabré como consiguió volver a hacerse con el control de su aparato".

Pese a todo el 55º continuó con la misión, aunque algunos pilotos habían quedado afectados por el incidente. A la altura de 25.000 pies se ordenó efectuar un giro de 360 grados muy cerrado y al menos media docena de pilotos entraron en barrena. Todos ellos tuvieron la suficiente presencia de ánimo para desprenderse de sus depósitos suplementarios, y recuperar el control de sus aparatos a cierta distancia más abajo. Y de este modo fue como los antiguos pilotos de P-38 llegaron a conocer desde un principio uno de los puntos débiles del P-51D.

De Inglaterra a Rusia

El 26 de junio de 1944 la Octava emprendió la primera de las misiones conocidas como "*Frantic*"(desesperadas), que prácticamente se trataba de una misión *Ramrod Shuttle (lanzadera de ataque)* sólo de ida, cuyo destino final era Rusia. Al mando de esta misión, con la cabina de su aparato repleta de mapas, estaba el inquieto Don Blakeslee. Desde el comienzo de esta importante misión fue totalmente consciente de la gran responsabilidad que había caído sobre sus anchos hombros. Además de los 45 P-51 de su propio grupo, Blakeslee contaba además con otros 16 procedentes del 352 para ayudarle a proteger el vuelo de las tres alas de fortalezas volantes que los cazas debían acompañar en un viaje sin escalas hasta Rusia. No podía permitirse desperdiciar combustible en combates sobre Alemania, así que agradeció que la *Jagdwaffe* casi dejase pasar a esa poderosa flota sin entorpecer su viaje hacia su objetivo en Ruhland. Los Mustang intercambiaron disparos con apenas un puñado de cazas enemigos, pero no persiguieron a los alemanes cuando huían como habrían hecho normalmente (a pesar de ello fueron derribados dos cazas enemigos).

Blakeslee continuó abriéndose paso hasta su destino. "Kidd" Hoffer, el eterno individualista, desobedeció flagrantemente las órdenes de su jefe y persi-

El 55º FG, uno de los cuatro grupos de la Octava equipados originalmente con P-38 Lightning, recibió los Mustang en julio de 1944. El *Lady Val* formaba parte del frecuentemente fotografiado 343º FS, y lleva la figura del ya familiar garañón poniéndose de manos como símbolo de identificación adicional. Sin embargo, el tono de amarillo en que está pintado el timón de dirección parece ser mucho más oscuro que el del aparato de Cherry (ver fotografía de arriba) y el panel antidestellos de color verde oliva pardo también se ha extendido hasta rodear la cabina.





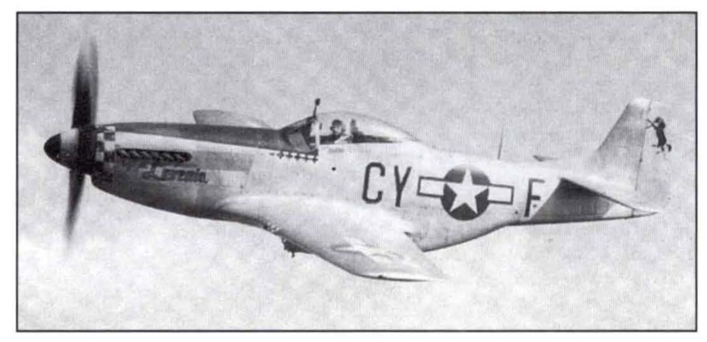
El *Dolly* formaba parte del 505° FS del 339° FG y este P-51 llevaba también el nombre de *Happy IV* rotulado dentro de un pequeño rectángulo negro debajo de los deflectores de escape de babor. Este aparato era la montura personal del último Oficial Jefe del Grupo durante la guerra, el Tte. Col. William C. Clark, que asumió el mando del 339° el 14 de abril de 1945. Este P-51D terminó la guerra luciendo 11 marcas de victoria bajo su cabina, pero todas ellas, excepto una, correspondían a victorias conseguidas por ametrallamiento en tierra. De hecho, Clark se anotó nada menos que seis victorias en una salida dos días después de hacerse cargo del timón del grupo. Esta tranquila escena fue fotografiada durante los oficios religiosos de la Semana Santa de 1945 en Fowlmere.

guió a un caza enemigo hasta derribarlo; no consiguió reunirse de nuevo con la formación. Después de haber recorrido 933 km, los pilotos se alegraron de avistar Piryatin bajo sus alas, y todos aterrizaron sin incidentes. Durante los siguientes cuatro días iban a ser invitados de los rusos antes de regresar a sus bases vía Italia. Pero cuando llegó el momento de emprender el regreso, resultó que tendrían que escoltar bastantes menos B-17 de los que habían traído, ya que el enemigo había efectuado una incursión nocturna muy eficaz contra su base en Poltava, destruyendo 43 bombarderos pesados. Afortunadamente, la base temporal de los cazas, situada en los alrededores de Piryatin, no fue atacada.

El 29 de junio Blakeslee dirigió una incursión desde Rusia hasta Drohobycz, en Polonia, contra objetivos en profundidad para apoyar la retirada, y a continuación, los cazas pusieron rumbo Sur hacia Lucerna, en Italia. Hofer, que había realizado la navegación sin ayuda con su aparato hasta Kiev, descubrió al llegar que había sido declarado Desaparecido en Combate, y se reunió con la formación, pero un problema de su P-51B le mantuvo, junto con otros tres pilotos del 4° FG, en suelo ruso durante una temporada.

Tras despedirse de los bombarderos sobre las costas de Yugoslavia, la formación principal de cazas se separó para cruzar el Adriático y aterrizar en Lesina, Madna y San Severo. Allí fueron recibidos por los miembros del 325° FG, los célebres "Colas a Cuadros" de la Decimoquinta AF, que también estaban equipados con Mustang. Los cuatro P-51 que habían tenido que volverse a Rusia intentaron entonces unirse al grupo, pero sólo uno de ellos consiguió llegar a Sicilia, donde tuvo que hacer un aterrizaje forzoso en la playa; otros dos aterrizaron en el apartado aeródromo de Foggia, en la península italiana. Sólo quedaba el "Kidd" quien, como era de esperar, ignoró las ordenes y se fue tras un grupo de Bf 109 quedándose sin combustible cerca de su destino. Por suerte para él, fue interceptado por unos Spitfire y guiado a salvo hasta Malta. Al día siguiente

Robert Buttke, un veterano con dos turnos de servicio en el 55° FG, se anotó 5,5 victorias pilotando el 44-15025, bautizado con el nombre de *Lovenia*. (foto: Ethell)



voló hasta Foggia, a través de Catania, justo a tiempo de reunirse con su grupo para la siguiente salida.

Blakeslee había organizado una operación de caza combinada desde Italia, en compañía de los FG 352 y 325, contra la zona de Budapest donde se encontraron con unos 80 Bf 109. Los P-51 habían removido un nido de avispas produciéndose una serie de encarnizados combates a raíz de los cuales fueron derribados rápidamente cuatro aparatos del 4º FG. Deacon Hively, uno de los más destacados ases del grupo, resultó herido al principio de la batalla aérea, pero aun así consiguió destruir tres cazas, mientras que Gzover Siems, su punto, salía despedido al ser alcanzado por una ráfaga que destruyó la cabina de su aparato. También él sufrió graves heridas, pero aun así fue capaz de derribar a un Bf 109 que estaba a cola de Hively. Pero ese fue el fin de la guerra para Hively, ya que poco después sería enviado de vuelta a casa por haber terminado su turno de servicio. Del cuarteto de pilotos del 4º FG que fueron derribados, dos cayeron prisioneros y los otros dos resultaron muertos. Uno de estos últimos fue el aparentemente indestructible Hofer, que se estrelló fatalmente en Mostar, en Yugoslavia. El 4º nunca sería el mismo sin las travesuras del "Kidd" de Missouri.

Pese a que el P-51D era capaz de hacer la mayoría de las cosas extraordinariamente bien, una característica que NAA no había tenido en cuenta era la posibilidad de actuar como un improvisado avión de rescate en primera línea. Gracias al generoso espacio de su cabina, era posible que dos hombres se acomodasen en ella en caso de emergencia bastante mejor que en la del P-51B, y en más de una ocasión algún piloto quedó eternamente agradecido por esta inesperada prestación. Sin embargo, dos hombres en la cabina estaban bastante apretados y no era una práctica recomendable, a pesar del hecho de que los pilotos fuesen rescatados con éxito.



Un "teclado de piano" blanco y negro pintado sobre el morro fue el emblema elegido por los Mustang del 20º FG. En esta fotografía, tomada en Kingscliffe, relajándose entre misión y misión durante el otoño de 1944 está el as que ocupaba el tercer puesto en la clasificación del grupo, Harley L. Brown, que se unió al 55º FS desde su llegada al teatro de operaciones europeo en agosto de 1944. En aquella época, el 20º FG estaba iniciando la transición de los P-51C a los P-51D, y Brown consiguió en poco tiempo dominar los mandos de este modelo. Regresó a casa en marzo de 1945 después de haber conseguido seis victorias. Su misión de mayor éxito fue la que realizó el 2 de noviembre de 1944, consiguiendo derribar dos Fw 190 y un Bf 109.

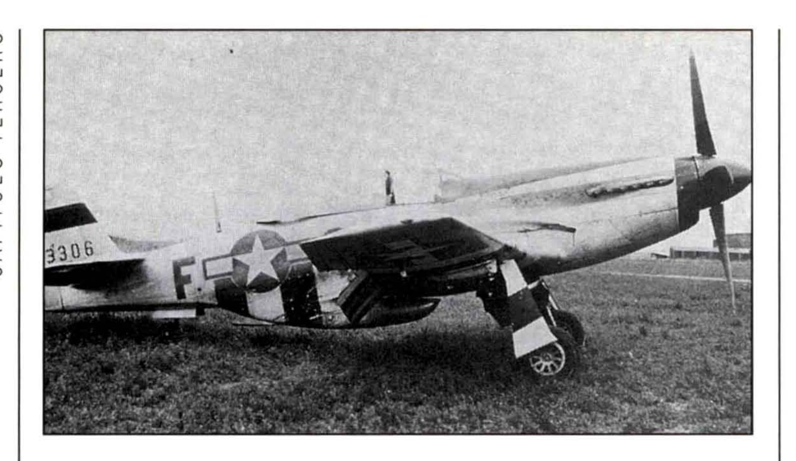
Uno de estos rescates tuvo lugar en Alemania el 18 de agosto cuando el as del 355º FG, Tte. Royce Priest recibió en su radio transmisor un angustiado mensaje:

"Mi avión ha sido alcanzado por la artillería antiaérea. Tengo que hacer un aterrizaje forzoso".

Se trataba del Cap. Bert Marshall Jr., otro de los ases del 355. Priest reaccionó con rapidez.

"Aterriza en una carretera jefe, voy a aterrizar y recogerte."

Por el radio transmisor llegaron aullidos de protesta. Dicha acción podía significar para el grupo la pérdida de dos P-51. Pero Priest estaba decidido. Marshall no consiguió encontrar una carretera y su P-51D se encontraba en un campo. El terreno parecía demasiado poco consistente para que despegase un Mustang con exceso de peso, así que Priest escogió un campo de maíz en rastrojo distante casi 1.200 metros. Hizo resbalar a su enorme caza y cortó gases para mantenerse ligeramente por encima de la velocidad de pérdida. Tras tomar y detenerse dejando suficiente espacio, Priest giró 180º y rodó siguiendo el mismo camino que acababa de



Al mirarlos por el lado de estribor muchos P-51 tenían un aspecto muy "reglamentario". Esto era debido a que los emblemas personales se pintaban normalmente en el lado de babor, que era por el que el piloto, siguiendo la más pura tradición ecuestre, subía a bordo de su aparato. Este Mustang con aleta dorsal en el empenaje de cola estaba entre los del primer lote de P-51D entregados al 4° FG poco después del Día-D. Su código de identificación "QP-F" indica que pertenecía al 334° FS con base en Debden.

abrir al tomar tierra. Se había fabricado su propia pista de despegue improvisada. Entre tanto, Marshall trepó a bordo, acompañado por una sarta de tacos que sólo tuvieron fin cuando Priest se puso en pie en su cabina, tiró fuera su paracaídas y le dijo "¡Entra!". A continuación, se sentó sobre las rodillas de Marshall, "embaló" el motor y rodó otra vez por su pista de fabricación casera. Finalmente, el sobrecargado P-51 despegó consiguiendo apenas esquivar un pajar que había al final del campo. De vuelta en Steeple Morden, la torre fue informada de que había dos pilotos a bordo del avión, y dio la autorización para efectuar una aproximación directa y tomar tierra. Tras el procedimiento de recuperación rutinario los dos pilotos salieron muy felices de la cabina.

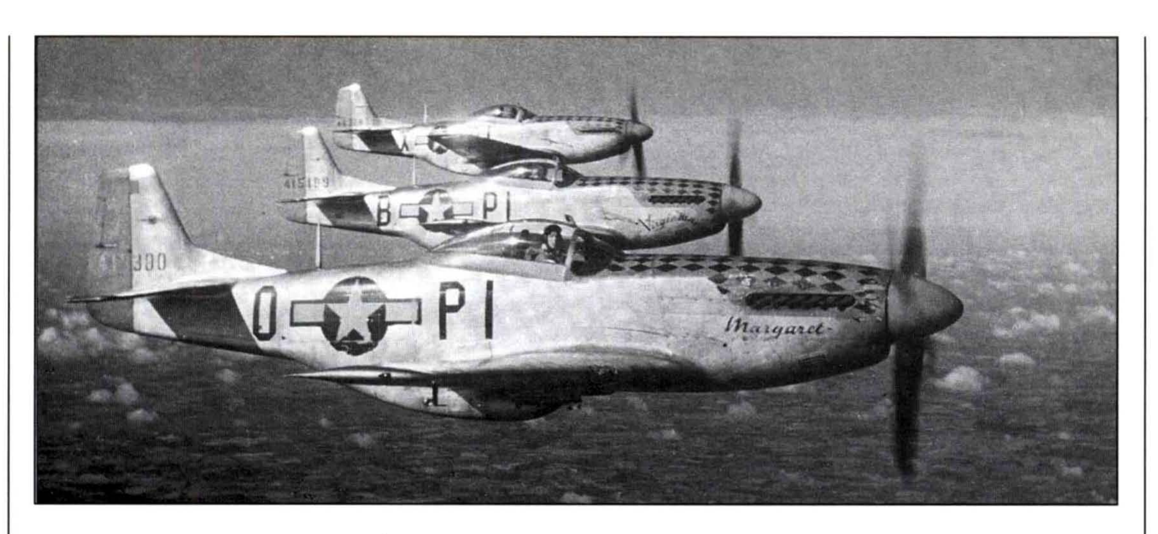
APUNTANDO LAS ARMAS

Los P-51B y los primeros modelos D estaban equipados con un visor de puntería óptico. Este dispositivo estaba formado por lentes y prismas que hacían aparecer un "ojo de buey", consistente en un anillo y un punto, en un panel de cristal inclinado colocado encima del alojamiento del visor y frente al parabrisas a prueba de balas que tenía un tranquilizador espesor de 30 cm. Las estrechas tolerancias de fabricación garantizaban que no se estuviese limitado por distorsión alguna cuando se utilizaba este dispositivo. Hacia la derecha y detrás del cristal del visor había un anillo de hierro con un punto central. Este punto estaba alineado con una delgada varilla metálica, en cuya parte superior había una "bolita", que estaba colocada sobre el capot delante del parabrisas. Si, por alguna razón, el piloto no podía utilizar el nuevo visor de puntería, podía recurrir al viejo sistema de "anillo y bolita" para batir a su presa.

Durante el otoño de 1944 se autorizó el empleo en el P-51D del nuevo visor de puntería K-14 con calculador de predicción. Este revolucionario equipo indicaba automáticamente el ángulo de desviación necesario para alcanzar a un objetivo en movimiento y, por ello, constituía la respuesta a las oraciones de muchos pilotos. El tiro con predicción era una técnica que muchos encontraban difícil de dominar, independientemente del avión que pilotasen o la fuerza aérea en la que servían.



Herb Rutland, perteneciente al 360° FS del 356° FG está ataviado con todo el equipo personal que un piloto de la USAAF necesitaba para sobrevivir a un turno de servicio en los cazas en el teatro de operaciones europeo durante el sangriento verano de 1944/45. Inmediatamente debajo de su mano enguantada puede verse el panel de cristal reflector del visor de puntería "creador de Ases" K-14. Obsérvese también lo descolorida que está la pintura del carril de la cúpula de tanto ser utilizada por los pilotos como asidero para entrar y salir de la cabina. (foto: H Rutland)



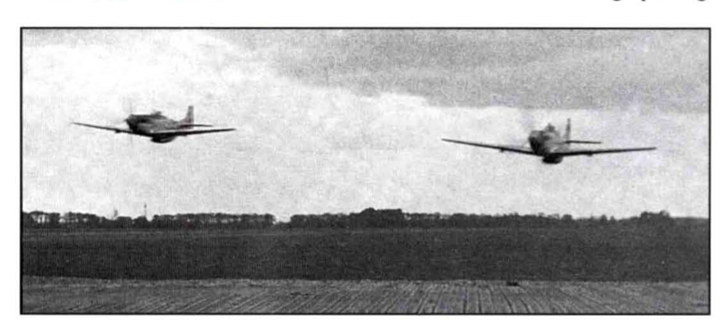
Tras haberse ganado una envidiable reputación como especialistas en la escolta de bombarderos, los pilotos del 356º FG, consecuentemente, dieron menos ases que los demás grupos (de hecho solamente seis). Sin embargo, presumían de llevar los emblemas más elaborados de la VIII FC. En esta magnífica instantánea tomada desde un B-17 al principio de una misión, un trío de P-51D del 360º FS se aproxima para dar un buen vistazo al bombardero. (foto: H. Rutland)

Dar una pasada a baja altura sobre el campo era un pasatiempo popular cuando los pilotos tenían algo que celebrar. Aunque oficialmente no estaba permitida, normalmente se hacía la vista gorda, especialmente si un jefe popular volvía a visitar su antigua unidad. Aquí, el as con cinco victorias Col. Don Baccus en el P-51D que aparece a la derecha de la imagen vuelve para visitar Martlesham Heath, en Suffolk, y "su" 356º FG en mayo de 1945 tras haber sido destinado al mando el 359º FG con base en East Wretam. (foto: H Rutland)

La única alternativa a un buen disparo con predicción era acercarse mucho al objetivo, y este método de ataque tenía sus propios problemas, entre los cuales no era precisamente el menos importante el peligro de ser alcanzado por las esquirlas que saltaban del objetivo cuando el piloto perseguidor abría fuego. Tampoco era digno de ser pasado por alto el hecho de que cuando los cazas recibían un impacto podían explotar de repente con violencia si eran alcanzados en el depósito de combustible.

El tiro con predicción no eliminó por completo estos riesgos, pero los redujo significativamente, y finalmente todos los grupos de P-51 fueron equipados con el K-14 (generalmente conocido en la Octava como el visor "creador de ases"). Para manejarlo con eficacia era preciso tratarlo con un toque de delicadeza, y el piloto tenía que recurrir al "anillo y bolita" si su objetivo cambiaba de dirección súbitamente, ya que una maniobra violenta podía provocar que el temperamental giróscopo del K-14 se volcara cuando el piloto intentaba seguir a su presa.

El Tte. William Beyer del 376º FS del 361º FG fue uno de los primeros que supieron aprovechar las ventajas del K-14 durante una misión contra Kassel que tuvo lugar el 20 de septiembre. 40 cazas enemigos, aproximadamente, lograron traspasar la escolta y se dirigían hacia los bombarderos. Beyer y su punto, que volaban por encima de un grupo de ocho Fw 190 enfilaron inmediatamente a uno de ellos acercándose hasta una distancia de poco más de 900 metros. Los P-51 abrieron fuego a larga distancia y persiguieron al Jagdflieger mientras éste liberaba su cúpula y se precipitaba dentro de una nube. Con un giro muy cerrado de 360º, Beyer, que siguió entre las nubes al Fw 190 decidido a darle el golpe de gracia, fue súbitamente sorprendido al localizar a un piloto alemán en paracaídas.



Poco después se centraba en otro de los Fw 190 que empezó a hacer maniobras en S y a efectuar varios virajes cerrados; éste era el as en la manga de los pilotos de Focke-Wulf, ya que pocos cazas podían igualar al Fw 190 en un combate con muchos virajes. Pero Beyer no se había leído ese manual de vuelo en particular, y se man-



Aquí vemos, estacionado sobre un pavimento de PSP (Placas de Acero Perforadas), al *Ain't Misbehavin* perteneciente al 362º FS del 357º FG. Luce dos pequeñas marcas de victoria justo debajo del panel anti destellos, y fue fotografiado en su base de Leiston durante una pausa entre misiones en noviembre de 1944. Estacionado en su lugar de dispersión frente al "G4-M" está un P-51D pintado totalmente de color verde oliva pardo, uno de los últimos Mustang camuflados que todavía volaban en el grupo. (foto: M. Olmsted)

tuvo pegado a la cola del alemán. Al intentar ascender, el piloto enemigo perdió su ventaja, y cuando los disparos de Beyer alcanzaron su aparato, saltó inmediatamente en paracaídas. Meyer siguió con su guerra personal y, al poco tiempo, fue destruido un tercer Fw 190, pero el número cuatro parecía ser algo más experto que sus colegas e intentaba desesperadamente quitarse de encima al P-51 que le venía pisando los talones. Hacía maniobras desesperadas, llegando incluso a sacar los flaps y el tren de aterrizaje y esperando a que el Mustang sobrepasase la distancia de disparo. Pero Beyer ya había visto ese truco antes, por lo que siguió su juego para darle lo suyo poco después con sus ametralladoras. El Fw 190 se agitó violentamente, y el piloto abandonó inmediatamente su avión mortalmente tocado mientras otra ráfaga de disparos del calibre 12,70 alcanzaba su objetivo. Un quinto Fw 190 intentaba escapar pero Beyer se lanzó rápidamente en su persecución. Esta vez el alemán en su huida le estaba llevando hacia unas líneas de alta tensión. El Mustang pasó por encima de ellas mientras que el Focke-Wulf optó por pasarlas por debajo. Beyer, que ahora gozaba de una ventaja en altitud, no cometió ningún error, y el quinto avión enemigo cayó describiendo una espiral hasta tierra y estalló. Beyer se había convertido en un "as en un día".

Entre tanto, en Leiston, los pilotos del 357º FG estaban haciendo tranquilamente un recuento de victorias que terminaría por colocarles en el primer puesto de la lista de victorias en el aire con el P-51. Sin embargo, a diferencia de otras bases, parecía que el pequeño aeródromo de Suffolk no parecía llamar la atención de los corresponsales de guerra de la época y ni "Bud" Anderson ni Chuck Yeager recuerdan haber visto jamás a uno de ellos por allí. En palabras de Anderson:

"Que yo sepa, ningún corresponsal de guerra se dejó caer jamás por nuestra base. Ni tampoco Bob Hope ni ninguno de los demás espectáculos ambulantes de Hollywood. El F373 (Leiston) quedaba fuera de todas las giras, aislado, sin ser lo bastante grande o diferente entre las más de 130 bases que había en Inglaterra para merecer una especial atención. En una ocasión me hicieron una entrevista para la radio en Londres sobre cómo me había convertido en un as, pero nunca pude escucharla, y pocas veces vi recortes de los periódicos de casa. Nuestro Oficial de Relaciones con la Prensa estaba siempre tomando fotografías nuestras y escribiendo a máquina notas de prensa, enviando por correo lo que no podía mandarse por telégrafo a la ciudad de procedencia de cada uno de los hombres del grupo. Éramos vagamente conscientes de todo aquello, pero hasta que regresé a casa no me di cuenta del trabajo que se habían tomado algunas personas para convertirnos en héroes".

En el otoño de 1944 los pilotos americanos pudieron observar de primera mano el deterioro del programa de entrenamiento de pilo-

El Cte. Leonard "Kit" Carson era el principal As del 357º FG, habiendo conseguido 18,50 victorias en un solo turno de servicio en el 362º FS. El P-51K 44-11622, bautizado *Nooky Booky IV*, fue su penúltimo Mustang y lucía su cuenta de victorias completa, incluyendo 3,5 victorias por ametrallamiento en tierra. Carson, que era partidario de los ataques a corta distancia, consiguió la mayoría de sus victorias durante los últimos seis meses de guerra, incluyendo cinco victorias que obtuvo en una sola salida el 27 de noviembre de 1944.



Un muy joven Tte. Preston Easley posa frente a "su" P-51D, *Virginia Squire*. Asignado al 360º FS, Easley no era el único en el 356º que tenía un elaborado emblema personal pintado en el morro de su Mustang.

tos de la Luftwaffe. No había muestras de que a sus adversarios les faltase coraje, sino que el nivel de habilidad de los nuevos Jagdflieger estaba empezando a descender frente a la siempre creciente embestida de los bombardeos diurnos.Había que reconocer que en sólo nueve meses, la calidad de las escoltas de cazas había mejorado mucho, y la mayoría de los pilotos americanos iban a la batalla confiados en que su equipo era el mejor que se podía conseguir, que los P-51D que pilotaban eran unos de los mejores cazas del mundo y que cuando regresasen a sus bases dispondrían de una amplia reserva de combustible para la próxima misión. Tampoco era probable que su aeródromo fuese molestado de forma alguna por las atenciones del enemigo durante su ausencia. Sin embargo, ahora los alemanes disfrutaban de pocas de estas ventajas.

Que la calidad de los pilotos de la Luftwaffe había caído en picado quedaba de manifiesto cuando los cazas vacilaban sin estar seguros de lo que había que hacer en combate, siguiendo ciegamente a sus jefes. Muy a menudo eran víctimas fáciles de los cazas de escolta. Los partes de combate indicaban que los alemanes parecían no recordar siquiera la regla fundamental de la supervivencia en combate de soltar los depósitos suplementarios de combustible antes de entablar combate con el enemigo. Los múltiples derribos de aparatos alemanes reclamados por los americanos en una sola misión eran la prueba definitiva de los problemas a los que se enfrentaba la Jagdwaffe la cual, ahora, con frecuencia sólo presentaba una débil respuesta a la USAAF, y en algunas misiones no se dejaba ver en absoluto. A pesar de todo, todavía nadie podía permitirse ser confiado.

El *Miss Pam* del Tte. Henry Roe con los ribetes rojos del 82º FS del 78º FG. El extremo superior del empenaje de cola pintado de amarillo puede tratarse de una marca adicional de identificación en vuelo empleada en el ámbito del escuadrón. Como todos los Mustang del 78º FG, este aparato lleva la ojiva de la hélice pintada mitad de negro y mitad de blanco.



SUPERADO

A mediados de 1944 la guerra aérea sobre Europa puso a los pilotos americanos en contacto con lo que significaba entrar en una nueva era de la aviación y que haría que su magnífico avión quedase rápidamente obsoleto. Afortunadamente para los aliados, los científicos alemanes sólo fueron capaces de ofrecer una muestra del enorme esfuerzo que habían realizado para conseguir poner en estado operativo esta nueva generación de aviones.

El desarrollo de reactores y cohetes alemanes había estado siendo estrechamente vigilado por los aliados desde muchos meses antes de que la Octava se enfrentase con el primer avión propulsado por estos motores revolucionarios. Había una considerable cantidad de especulaciones –y no poca aprensión– en torno a cómo serían desplegadas estas nuevas armas potencialmente letales. Aquellos pilotos que informaban haber descubierto la existencia de reactores y cohetes eran exhaustivamente interrogados en las reuniones posteriores a las misiones para conseguir informes de inteligencia precisos que pudiesen ser distribuidos a todas las unidades, especialmente a los grupos de caza.

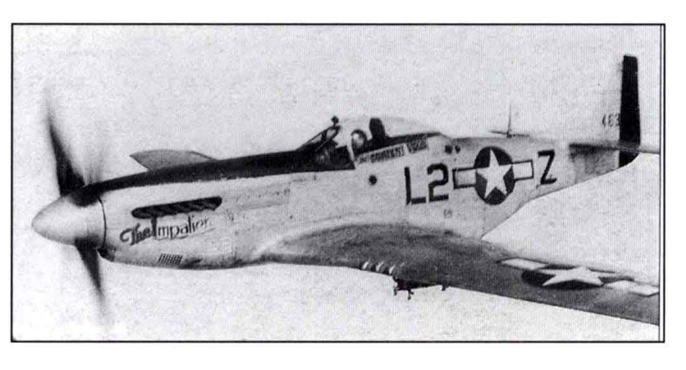
El último grupo asignado al VIII FC fue el 479º. El Mustang que encabeza esta formación compuesta por tres P-51D (el 44-14395) fue bautizado con el nombre de *The ONLY Genevieve*, y junto a él vuela el *YAKIMA Chief* (44-14523). Los pilotos de estos P-51 eran Bob Kline y Harold Stott respectivamente.

El propósito de estos informes era idear nuevas tácticas para la fuerza de caza, pero en realidad poco podía hacerse a este respecto; si el P-51 no podía alcanzar a los reactores, sus pilotos difícilmente podrían derribarlos. Por desagradable que resultase, lo cierto es que lo que esta situación requería era esperar y observar.

El 28 de julio de 1944, el 359 FG realizaba una misión de escolta a una fuerza de bombarderos que se dirigía a Merseburg. Cuando los Mustang se aproximaban a la zona del objetivo, el Col. Avelin P. Tacon Jr. escuchó la voz de alerta de uno de sus pilotos. Dos estelas de condensación se dirigían hacia el grupo de bombarderos, delatando la presencia de unos aviones rápidos, muy rápidos. Efectuó un rizo con su P-51 girando 180º para intentar interceptar a los reactores. No había nada que hacer. Los Me 262 salieron disparados, uno de ellos picando hacia tierra, y el otro ascendiendo hacia el sol; no había nada que un caza con motor de pistón pudiese hacer para alcanzarlos.

El General Kepner, tras recopilar este y otros informes de avistamiento similares, aconsejó a sus grupos que "... probablemente lo primero que se vea sean unas intensas estelas de condensación a gran altura, por encima de 30.000 pies, dirigiéndose hacia la cola de los bombarderos. Es probable encontrarse con aviones a reacción en la zona de Munich y Leipzig...".

Kepner y todos sus jefes de grupo se daban cuenta de que el tipo de adversario al que se enfrentaban ahora sus pilotos era diferente de cualquier otro. El P-51 sólo era superado en velocidad máxima, y si los alemanes conseguían formar un número sufi-



El 479º tenía su base en Wattisham, en Suffolk, durante todo su período de despliegue en el teatro de operaciones europeo. Anteriormente este grupo estuvo equipado con P-38, sin embargo, no fue el último en recibir los P-51 ya que se pasó a los del modelo D en septiembre de 1944, antes que el 78º y el 353º FG. Este Mustang, apodado *The Impatient Virgin*, es también un aparato del 434º FS.

ciente de Gruppen equipados con reactores, los lentos bombarderos serían diezmados.

Durante las semanas siguientes "la amenaza de los reactores" cobró mayor importancia aún. El 5 de agosto los Messerschmitt Me 163 Komet atacaron una formación de P-51 en misión de protección a los bombarderos, y derribaron a tres de ellos a corta distancia. Sin embargo, el 359 FG igualó un poco el marcador pocos días después.



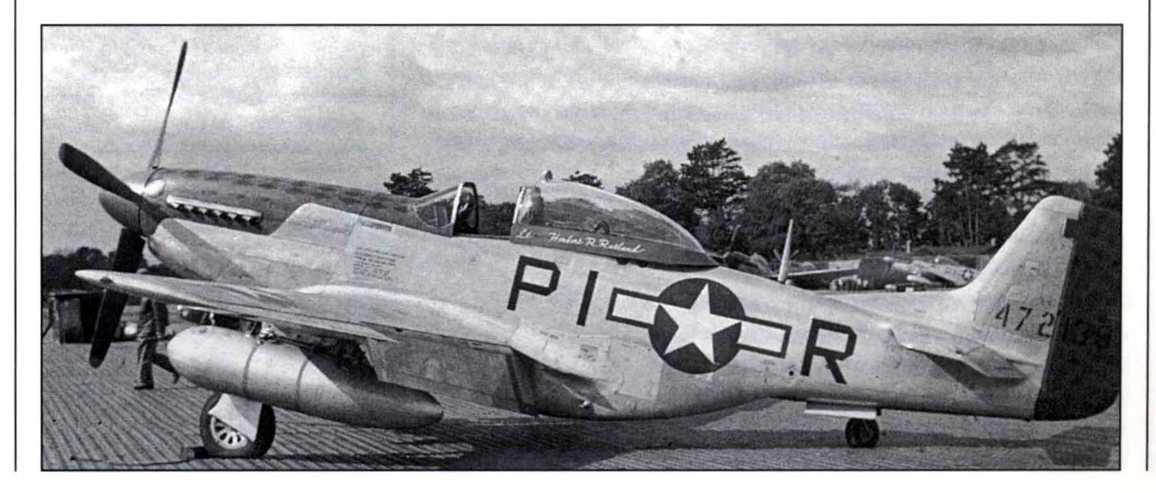
Un primer plano en el que se puede apreciar en detalle el dibujo pintado en el morro del *YAKIMA Chief* de Harold Stott y, naturalmente a su piloto. Aunque el 479° fue el grupo con el historial de combate más breve del teatro de operaciones europeo, sin embargo, sus pilotos fueron los primeros y los últimos en unas cuantas ocasiones memorables, como por ejemplo apuntarse la destrucción del primer Me 163.

Cuando el 16 de agosto escrutaba los cielos sobre Leipzig para descubrir la presencia de aviones enemigos el Tte. Col. John B. Murphy vio que los bombarderos eran atacados por un Me 163. Cuando viró para lanzarse en su persecución, el pequeño avión cohete pareció cerrar su mando de gases y precipitarse sobre un B-17 rezagado. Para salvar a la desamparada fortaleza volante, Murphy abrió a tope el mando de gases de su aparato, lo cual dio como resultado que su anemómetro saltase a la marca de 600 km/h. Se aproximó cada vez más al Me 163 que, mientras tanto, había sobrepasado la distancia de disparo sobre su presunto objetivo y volaba a nivel a media altura. Murphy consiguió tenerlo dentro del alcance de sus armas y abrió fuego. Se observaron impactos en el fuselaje y timón vertical de dirección del aparato enemigo mientras el americano realizaba un medio tonel para reducir velocidad. Su punto, el Tte. Cyril Jones, abrió fuego desde una posición ligeramente inferior mientras el piloto enemigo efectuaba una maniobra en S truncada y entraba en picado. Jones se mantuvo tras él pero entró en el chorro del reactor quedando cegado momentáneamente. El piloto del Komet aprovechó esto rápidamente para escapar a toda velocidad y salir de su alcance.

Pero aquella misión no había terminado todavía porque Murphy había localizado otro reactor a 5.000 pies debajo de él. Efectuó un picado, interceptó el radio de viraje del Me 163 y consiguió hacerle varios impactos en el fuselaje. Se produjo una explosión y de pronto, la parte posterior del fuselaje saltó hecha pedazos; no habría ninguna duda sobre esta victoria.

A partir de aquel día se produjeron otras escaramuzas entre Mustang y Komet hasta el mes de octubre, después de lo cual las tripulaciones alia-

El inmaculado P-51D de última hornada del piloto del 356° FG Herb Rutland estacionado en Martlesham Heath sobre el PSP en abril de 1945. Las placas de acero perforadas se han colocado sobre el terreno del aeródromo a causa de las fuertes lluvias de primavera que cayeron sobre East Anglia aquel año.





das afortunadamente pudieron informar que la amenaza de los reactores no se estaba materializando tan rápidamente como se había temido en un principio. Pronto quedó claro que el Me 163 tenía una resistencia limitada, y aunque era extremadamente maniobrable, al parecer sólo era capaz de poco más que efectuar una ascensión a plena potencia "todo o nada", con lo cual, su piloto sólo disponía de unos escasos segundos de tiempo para atacar, antes de verse obligado a realizar un picado evasivo.

Un trío de P-51D del 360º FS perteneciente al 356º FG vuelan en formación sobre East Anglia durante la primavera de 1945. Este valiente grupo pasó una guerra muy dura y fue la última unidad de P-47 que se cambió al P-51 (el 56º FG nunca efectuó el paso de los Thunderbolt a los Mustang). A causa de su total dedicación a escoltar a los bombarderos, el 356º se anotó el menor número de victorias de todo el VIII FC, y sufrió la peor proporción entre pérdidas y victorias: 276,5 aviones enemigos destruidos frente a la perdida de 122 aparatos entre P-47 y P-51. (foto: H. Rutland)

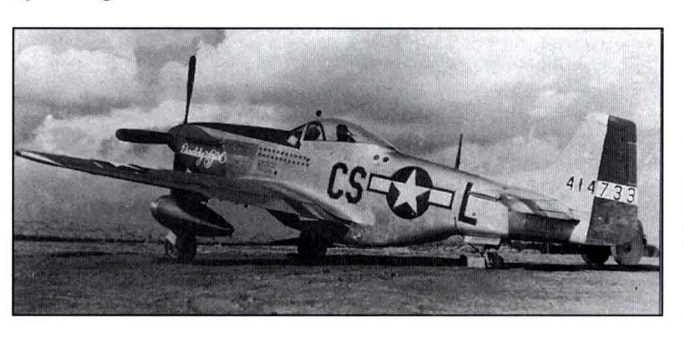
Combatiendo contra el Me 262

Pero el Me 262 era algo completamente diferente. Este estilizado aparato equipado con dos motores a reacción capaz de desarrollar una aceleración extraordinaria parecía representar la principal amenaza. No obstante, el 7 de octubre el Tte. Urban Drew del 375 FS perteneciente al 361 FG demostró que el P-51 todavía era capaz de "entrar en el ring" contra el reactor y salir victorioso si se le pilotaba con habilidad. Drew sorprendió a dos Me 262 despegando del aeródromo de Achmer, y aprovechando al máximo su velocidad y altura, consiguió rápidamente derribar a ambos reactores. Esta fue una magnífica noticia, porque si los pilotos de Mustang podían emplear las excelentes prestaciones de sus magníficos aparatos de motor de pistón para conseguir colocarse en una buena posición táctica antes de que los reactores enemigos tuviesen oportunidad de ganar velocidad, la amenaza todavía podía ser contenida.

Que la doble victoria de Drew sobre los Me 262 no fue cuestión de suerte quedó demostrado aquel mismo día nada menos que por el destacado exponente de los pilotos de P-47 "Hub" Zemke. Anteriormente destinado en el 56 FG, "Hub" había cambiado recientemente su Thunderbolt favorito por la cabina de un Mustang, tras ser destinado al mando del 479 FG. Durante el proceso de transición de su grupo del P-38 al P-51D, él y su punto, el Tte. Norman Benolt, atacaron a un aparato que tomaron por un Bf 109. Se observó cómo el aparato enemigo recibía varios impactos y a continuación se le desprendía un ala y se estrellaba. Más tarde, ya de regreso en su base de Wattisham, se reveló la película fotográfica tomada por los dos pilotos y se comprobó claramente que su víctima era un Me 262.

Muy pronto se comprendió el formidable oponente que el Me 262 podía ser para los cazas convencionales pero, mientras tanto, los pilotos alemanes intentaban hacer todo lo que sabían para evitar a las escoltas y derribar solamente a los bombarderos que representaban el peligro más importante. Sin

Posiblemente la serie de aviones más famosa que voló en el 358º FG fue la que llevaba el apodo Daddy"s Girl. Este sobrenombre adornó al P-47D 42-45058, al P-51B 42-106894 y por último al P-51D 44-14733. Todos ellos fueron pilotados por el as más destacado del grupo, Ray Wetmore. Este joven californiano efectuó nada menos que 142 misiones entre 1943 y 1945, consiguiendo 21,25 victorias en el aire y 2,33 victorias sobre aparatos destruidos por ametrallamiento en tierra (foto: Ethell).



embargo, el número de cazas americanos era normalmente tan alto que eso era casi imposible. Esta situación dejaba a los Jagdfleiger pocas alternativas que no consistiesen en abrirse paso a la fuerza hasta los bombarderos, y el 1 de noviembre uno de los aparatos del 20 FG fue derribado por un Me 262 que se lanzó en picado en un intento de detener una formación de B-17. El piloto enemigo inició el ataque desde 38.000 pies y parecía que daba por terminado el combate tras destruir a un solitario P-51D. Sin embargo, viró de nuevo hacia los bombarderos mientras docenas de Mustang y Thunderbolt trataban de interceptarle.

El Tte. Dick Flowers del 20 y el Tte. Gerbe del 352 abrieron fuego contra él los primeros, y después un P-47 del 56 FG se unía a la refriega. Otros tres pilotos más probaron suerte antes de que el motor derecho del Me 262 se incendiase y su piloto decidiese saltar en paracaídas. La victoria fue compartida por Gerbe y el Tte. Groce, el piloto del 56 FG.



El segundo *Old Crow* del legendario triple as Clarence "Bud" Anderson (P-51D-10-NA 44-14450), fotografiado con el paisaje de fondo de una nevada navideña en Leiston durante las fiestas de Navidad de 1944/45. Pocas semanas antes, este Mustang estaba todavía pintado con la combinación de colores verde oliva pardo y gris de la que tan partidario era el 357º FG, y en especial Anderson, ¡al menos, el depósito suplementario lanzable, del tipo "usar y tirar" de 415 litros de capacidad todavía está pintado de color gris mate! Este grupo fue también una de las últimas unidades en suprimir las "franjas del Día-D" de sus P-51. Originario de Newcastle, California, Anderson completó con éxito dos turnos de servicio en el 362º FS, efectuando 116 salidas y consiguiendo 16,25 victorias en el aire mientras estuvo en el teatro de operaciones europeo. (foto: Anderson)

"Bud" Anderson tuvo un par de escaramuzas con los reactores alemanes: "Pude haber derribado el primero que vi, pero estaba tan excitado por haber visto un reactor que eché a perder la oportunidad. Todavía no nos habíamos reunido con los bombarderos y esto (este ataque de los reactores) podía ser una treta para obligarnos a desprendernos de los depósitos suplementarios antes de tiempo, ¿quién sabe? Pero miré hacia abajo y vi un 262 cruzando de derecha a izquierda nuestro rumbo, volando en línea recta y a nivel a unos pocos miles de pies por debajo de nosotros. Yo sabía que el 262 era mucho más rápido pero yo tenía la suficiente altitud como para alcanzar una buena velocidad y pensé que si me dejase caer en ese instante manteniendome invertido de modo que no le perdiese de vista, y hasta el ángulo justo para salir detrás de él (aparecer delante de él podía resultar bastante comprometido) podía soltarle una ráfaga antes de que se esfumara.

Para soltar los depósitos tienes que cumplir primero con la rutina de pasar el selector a la posición de alimentación interna con el fin de evitar que el flujo de combustible al motor quede interrumpido. Pero en este momento estoy muy excitado. Estoy pensando "¡Suéltalos y ADELANTE!", así que acciono el mando que los libera sin cambiar la posición del selector de mis depósitos, y me coloco en posición invertida lanzándome en picado, ¡y mi motor se para en seco!"

"Casi instantáneamente me doy cuenta de lo que ha ocurrido, cambio la posición del selector de los depósitos y arranco el motor de nuevo. La hélice empieza a girar vertiginosamente, como siempre, hasta que por fin alcanza su velocidad correcta de giro y se estabiliza. Todo esto me hace perder tiempo, y me pongo a maldecir mi propia estupidez. Pero a pesar de todo, todavía está ahí abajo y aún estoy en la posición adecuada, cayendo como una piedra y pensando que todavía puedo conseguirlo. Le tengo fijo en el visor y puede que, si disparo ahora mismo, consiga alcanzarle. Pero tendría que tener suerte. Todavía estoy al límite de alcance, acercándome tan rápido como un demonio y creo que voy a adelantarle. Me digo a mí mismo que tengo que ser paciente y que dentro de un par de segundos podré abrir fuego y conseguir un buen tiro. ¡Y entonces el 262 desapareció! Se movía rápido de verdad y en un abrir y cerrar de ojos aquel reactor sencillamente pareció encogerse y desapareció del retículo luminoso de mi visor de puntería."

Joe Thury era el terror de la Luftwaffe en abril de 1945. Por ejemplo, formando parte del 504° FS del 339° dirigió dos ataques de ametrallamiento contra aparatos enemigos en tierra que dieron como resultado que el grupo reclamase haber destruido ¡nada menos que 200 aviones enemigos en total! La cuenta total de Thury ascendió a 26,5 victorias confirmadas, todas ellas excepto una obtenidas contra aparatos en tierra. Después de su segunda salida el *Pauline* tuvo que ser reducido a chatarra por los daños sufridos.

La antigua máxima de que "quien domina las alturas controla la batalla" nunca fue tan cierta como cuando el VIII FC se enfrentó con los reactores. Pero los alemanes todavía contaban con una fuerza operativa de cazas convencionales, los cuales podían sentirse tentados de lanzarse al combate, o no; en aquel momento era difícil anticipar ni siquiera con lo que podían enfrentarse los americanos. Para estar más seguros de la reacción del enemigo siempre se podía utilizar una estratagema, como explica Anderson:

"El 27 de noviembre, probamos algunas tácticas nuevas. Técnicamente hablando, se trataba de una incursión de ametrallamiento. Pero lo que utilizamos fue una estratagema con la que esperábamos hacer salir a todos sus cazas. Los Mustang del grupo 353 se colocaron en formación como si se tratase de bombarderos y nuestros aviones se mantuvieron siguiendo el vuelo en zig-zag por encima de ellos, típico de las misiones de escolta. La idea consistía en enga-



El Tte. Philip Petitt del 505° FS del 339° FG junto a su aparato el *Princess Pat*. (foto: Ethell)



A pesar de haber sufrido daños a causa de los impactos de la artillería antiaérea durante una misión de ametrallamiento a tierra sobre Alemania el 15 de enero de 1945, el *Dana Kay* consiguió llevar a salvo a su piloto de regreso a su base de Honington, en Suffolk. Los armeros del escuadrón están retirando la munición no utilizada de los cargadores del levemente dañado P-51D, asignado al 383º FS del 364º FG, antes de que sea trasladado a los hangares de la unidad (foto: USAF).

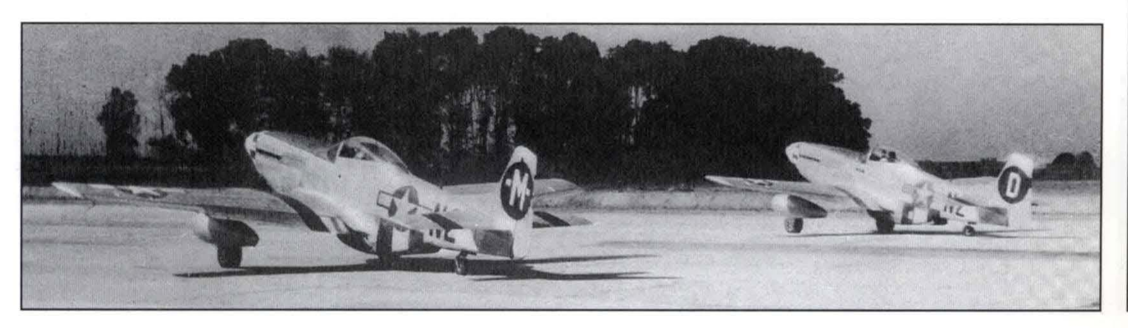
El más alejado de estos dos P-51D del 383º FS del 364º FG que se disponen a despegar de la base de Honington era la montura de George Cueleers, el as más destacado del grupo con 10,5 victorias. Era un veterano con 103 misiones realizadas y esta instantánea fue tomada a finales de julio de 1944, sólo pocas semanas después de que la unidad se convirtiese de los P-38 a los P-51, de ahí el hecho de que sólo haya dos victorias marcadas bajo su cabina (había obtenido dos victorias pilotando los P-38) (foto: Ethell).

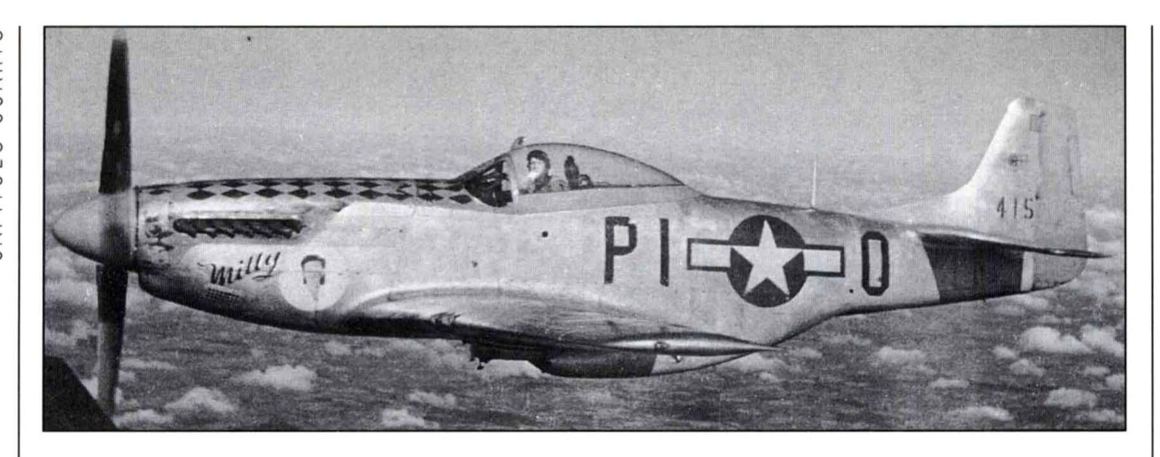
ñar al radar alemán y provocar la salida de los interceptores. Y funcionó casi demasiado bien. Se lanzaron contra nosotros a 161 km al sudoeste de Berlín, al norte de Leipzig. Los pilotos enemigos debieron sufrir infartos cuando descubrieron a qué estaban atacando, no B-17 sino más de 100 cazas con ganas de pelea. Nuestros pulsos también se sobresaltaron cuando vimos el nido de avispas que habíamos removido, porque venían no por docenas, ni veintenas, sino en nubes como de insectos que llamábamos 'bandadas'. Por alguna razón habían decidido lanzar contra esta incursión a todos los aparatos que tenían".

"¡Era la concentración de aviones enemigos más grande que yo había visto jamás! Venían en dos grupos compuestos de 80 a 100 aviones cada uno. Yo ya había visto antes 100 aviones juntos, pero aquí se trataba de dos grupos de ese tamaño, compuestos principalmente por Focke-Wulf. Venían hacia nosotros casi de frente, por las 11 en punto, viramos hacia ellos cuando nos sobrepasaron y entonces se desató el infierno".

"Me lancé sobre un rezagado que me esquivó hábilmente y emprendió la retirada. Le dejé marchar y viré para dirigirme hacia donde estaba la pelea, con mi punto a poca distancia. Escogí un 190 que estaba delante de mí a unos 31.000 pies, acercándome hasta una distancia de 250 yardas antes de que se percatase de qué estaba pasando y le machaqué con una ráfaga que produjo chispas a lo largo de todo el fuselaje. Como no hacía nada, le envié otra ráfaga y se inclinó lentamente, demasiado despacio, y cayó en barrena. El piloto debía estar muerto. Viré para alejarme, buscando otros objetivos. Había aviones surcando el cielo en todas direcciones".

"Bud" Anderson y el resto de los pilotos del 357 FG sacaron buen provecho de aquella jornada. "Kit" Carson consiguió cinco victorias, Chuck





Este P-51D perteneciente al 360º FS del grupo 356, el *Milly*, era pilotado por Don F. Jones durante los últimos meses de la guerra. Al igual que muchos otros Mustang de aquel período, el piloto había hecho pintar en el morro de su aparato un dibujo al estilo de reproducción fotográfica que estaba de moda en la época (foto: H. Rutland).

Yeager reclamó haber conseguido cuatro y Anderson tres; estas últimas "pasaron a los registros oficiales como dos confirmadas y una probable". El grupo había puesto en vuelo 49 P-51 y había vuelto a casa habiéndose cobrado 31 cazas enemigos destruidos, lo cual en aquel momento era todo un récord, frente a la pérdida de un solo P-51.

TRAJES NUEVOS

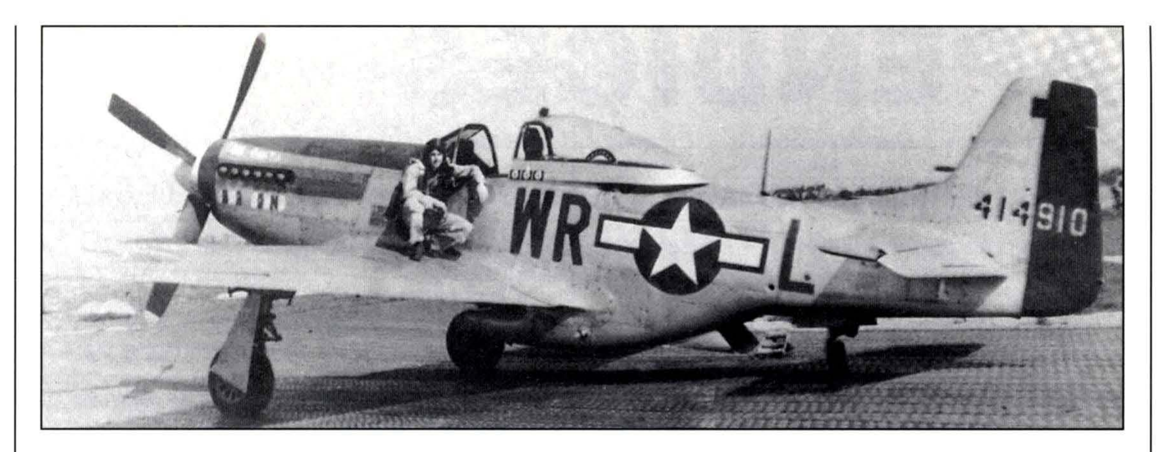
Al comenzar el otoño de 1944 se habían desarrollado trajes-G para los pilotos y el 339 y el 357 estaban entre los grupos que debían probarlos en combate. Se llenaban con agua o con aire, y estaban diseñados para evitar los desvanecimientos durante las maniobras a gran velocidad, como recuerda "Bud" Anderson:

"En términos generales, los Mustang podían soportar virajes más pronunciados que la gente que los pilotaba. Mucho antes de que el aparato saliese de la maniobra los pilotos sencillamente perdían el conocimiento. La sangre era drenada de su cabeza por la fuerza centrífuga, medida en "G". Cinco G y la vista se nublaba algo pero eras capaz de funcionar. Con seis G o así, te podías desvanecer y perder el conocimiento. Estos trajes que se ajustaban al cuerpo sencillamente se inflaban cuando el avión adquiría G, abrazándote y evitando que tu sangre se escapase del cerebro de golpe".

"Eran estrictamente experimentales, y por eso los había de dos tipos diferentes. Los trajes de agua eran como monos. El jefe de la tripulación de

Robert Garlich pilotaba el *Luscious Jr.* del 357º FS del 355º FG con base en Steeple Morden. Había llegado al teatro de operaciones europeo durante la segunda mitad de 1944 y terminó la guerra como un as de la Octava con 6,50 victorias contra aparatos enemigos en tierra. De los tres escuadrones del grupo, el 357º fue probablemente el que tuvo menos publicidad ya que en sus filas no se encontraban los ases más destacados de la unidad (foto: Garlich).





Duran Vickery Jr. posa para una rápida foto para "los muchachos de casa" antes de entrar en la cabina del *Ann Anita/Bama Bound* y salir en misión de patrulla sobre los Países Bajos durante la primavera de 1945. Destinado en el 354° FS del 355°, durante el tiempo que permaneció en el teatro de operaciones europeo, Vickery Jr. consiguió cuatro victorias al destruir en tierra otros tantos aparatos enemigos, tres de las cuales están rotuladas en el soporte de la cúpula del 44-14910. (foto: D. Vickery Jr.)

Lee Mendenhal supervisa los trabajos de mantenimiento de rutina que se realizan en su P-51D del 354° FS del 355° FG. El radio transmisor-receptor (y el dispositivo SCR-552) eran fundamentales para la eficacia del P-51 como caza de escolta. Por lo tanto, a la menor sospecha de que había algún problema, las tripulaciones de tierra desmontaban la cúpula y daban un repaso completo al equipo.

tierra los llenaba por la parte superior con un embudo y una jarra (según recuerdo, había que usar varias jarras) y cuando la misión terminaba, te sentabas en el ala, abrías dos pequeñas válvulas de vaciado que había a la altura de los tobillos y el agua simplemente se vaciaba en dos pequeños chorros plateados. El problema que tenían los trajes de agua era que eran fríos, y yo sólo los utilicé en un par de ocasiones. Intentamos llenarlos con agua caliente, pero cuando se llegaba a una altitud de 10.000 metros se enfriaba rápidamente. Los trajes de aire, que se conectaban a una válvula sensible a los G, introducían aire por un conducto que venía del lado de presión de la bomba de vacío del motor. Estos trajes envolvían el abdomen, los muslos, y las pantorrillas en tres secciones de modo que parecían unos zahones de vaquero y que se inflaban automáticamente. Estos funcionaban mucho mejor.

"Con los trajes G, podíamos volar un poco más al límite, hacer virajes un poco más cerrados. Ahora podíamos aguantar un G más, lo cual nos daba una pequeña ventaja. No hubo resistencia a utilizarlos ya que todos comprendimos inmediatamente lo que significaban: vestir uno de esos trajes era lo mismo que mejorar el avión."

En el umbral de una nueva era de la aviación, los pilotos de caza americanos podían haber contado con una cabina totalmente presurizada para evitar la dolorosa situación que los buzos conocen como "aeroembolia". Volando a más de 40.000 pies sin nada más que una máscara de oxígeno, el nitrógeno de la corriente sanguínea humana puede llegar a congelarse en las articulaciones, produciendo un intenso dolor. Un remedio que se utilizaba en 1944 era hacer que el piloto respirase oxigeno puro al cien por cien antes de la misión para purgar el nitrógeno de la corriente sanguínea. Esto no afectaba a todos los pilotos de la misma manera, ya que algunos comprobaban que la constante exposición a grandes alturas había conseguido aclimatar sus organismos.



Con frecuencia, a esas alturas tendían a manifestarse problemas que resultaban ser más críticos. Algunas veces, los antiempañantes decidían estropearse y el piloto se encontraba de repente cegado dentro de la cabina, mirando a un cristal opaco blanco. Las ametralladoras también se veían afectadas negativamente por las grandes alturas, especialmente si sus calentadores se averiaban.

APÉNDICES

FECHAS DE INICIO DE OPERACIONES DE LOS GRUPOS DEL VIII MANDO DE CAZA

4º	**(1)** 10 mar 43 –P-47 (P-51B desde el 25 feb 44)	**352º**	**(5)** 9 sept 43 –P-47; (P-51B desde 8 abr 44)	**357º**	**(13)** 11 feb 44 –Primer Grupo de P-51 de la Octava.
20º	**(11)** 28 dic 43 – P-38 (P-51B desde el 20 jul 44)	**353º**	**(4)** 12 ago 43 –P-47; (P-51D desde 2 oct 44)	**359º**	**(10)** 13 dic 43 –P-47; (P-51B desde 5 may 44)
55º	**(8)** 15 oct 43 – P-38 (P-51D desde 19 jul 44)	**354º**	**(9)** 1 dic 43 –Primera unidad de P-51 en el teatro de de operaciones europeo (técnicamente, esta unidad estuvo siempre encuadrada en la Novena AF)	**361º**	**(12)** 21 ene 44 –P-47; (P-51B desde 12 may 44)
56º	**(2)** 3 abr 43 – P-47; durante todas las operaciones de combate.			**364º**	**(14)** 3 mar 44 –P-38; (P-51D desde 28 jul 44)
78º	**(3)** 13 abr 43 –P-47; (P-51D desde 29 diciembre 44)	**355º**	**(6)** 14 sept 43 –P-47; (P-51B desde 9 mar 44)	**479º**	**(16)** 26 may 44 –P-38; (P-51D desde 13 sept 44)
339º	**(15)** 30 abr 44 –P-51D; durante todas las operaciones de combate.	**356º**	**(7)** 15 oct 43 –P-47; (P-51D desde 20 nov 44)		

El día 1 de enero de 1944 el VIII FC tenía operativos los grupos 4, 56, 78, 352, 353, 355, 356 y 359 (ocho grupos) equipados con P-47, y los grupos 20 y 55 FG (dos grupos) equipados con P-38. El 6 de junio de 1944, el VIII FC tenía los grupos 4, 339, 352, 355, 357, 359 y 361 (siete grupos) equipados con P-51 y los grupos 20, 55, 364 y 479 (cuatro grupos) equipados con P-38, además de los grupos 56, 78, 353 y 356 (cuatro grupos) equipados con P-47.

LOS GRUPOS DE MUSTANG DE LA OCTAVA Y SUS ESCUADRONES

4º Grupo De Caza
334º Escuadrón De Caza
335º Escuadrón De Caza
336º Escuadrón De Caza

20º Grupo De Caza
55º Escuadrón De Caza
77º Escuadrón De Caza
79º Escuadrón De Caza

55º Grupo De Caza
38º Escuadrón De Caza
338º Escuadrón De Caza
343º Escuadrón De Caza

78º Grupo De Caza
82º Escuadrón De Caza
83º Escuadrón De Caza
84º Escuadrón De Caza

339º Grupo De Caza
503º Escuadrón De Caza
504º Escuadrón De Caza
505º Escuadrón De Caza

352º Grupo De Caza
328º Escuadrón De Caza
486º Escuadrón De Caza
487º Escuadrón De Caza

353º Grupo De Caza
350º Escuadrón De Caza
351º Escuadrón De Caza
352º Escuadrón De Caza

355º Grupo De Caza
354º Escuadrón De Caza
357º Escuadrón De Caza
358º Escuadrón De Caza

356º Grupo De Caza
359º Escuadrón De Caza
360º Escuadrón De Caza
361º Escuadrón De Caza

357º Grupo De Caza
362º Escuadrón De Caza
363º Escuadrón De Caza
364º Escuadrón De Caza

359º Grupo De Caza
365º Escuadrón De Caza
366º Escuadrón De Caza
367º Escuadrón De Caza

361º Grupo De Caza
374º Escuadrón De Caza
375º Escuadrón De Caza
376º Escuadrón De Caza

364º Grupo De Caza
383º Escuadrón De Caza
384º Escuadrón De Caza
385º Escuadrón De Caza

479º Grupo De Caza
434º Escuadrón De Caza
435º Escuadrón De Caza
436º Escuadrón De Caza

Los Grandes Ases de la Octava Grupo a Grupo

4º Grupo de Caza

Nombre	Número de Victorias conseguidas	Aparatos asignados (sólo P-51)
Gentile, Don	19,83	P–51B 43–6913/VF–T *Shangri–La*
Beeson, Duane	17,33	P–51B 43–6819/QP–B *BEE*
Godfrey John	16,3	P–51B 43–6765/VF–P P–51B 42–106730/VF–P *Reggie's Reply* P–51D 44–13412/VF–F
Hofer, Ralph	15	P–51B 42–106924/QP–L *Salem Representative*
Goodson, James	15	P–51B 43–13848/VF–B P–51B 43–6895/VF–B P–51D 44–13303/VF–B
Carpenter, George	13,2	P–51B 43–6575/WD–I *Virginia* P–51B 42–106675/WD–I
Millikan, Ward	13	P–51B 43–24769/VF–U *Missouri Mauler* P–51B 43–6997/VF–U
Hively, Howard	12	P–51B 43–6898/QP–J *The Deacon* P–51D 44–15347/QP–J
McKennon, Pierce	12	P–51B 42–106911/WD–A *Yippi Joe* P–51B 43–6896/WD–A P–51D 44–14221/WD–A *RIDGE RUNNER II* P–51D 44–14570/WD–A *RIDGE RUNNER* P–51D 44–63166/WD–A P–51D 44–72308/WD–A *RIDGE RUNNER III*
Megura, Nicholas	11,84	P–51B 43–6636/QP–N *Ill Wind* P–51B 43–7158/QP–F
Blakeslee, Don	11,50	P–51B 43–6437/WD–C P–51B42–106726/WD–C P–51D 44–13779/WD–C
Clark Jr, James	11,5	P–51B 42–106650/QP–W P–51B 43–6726/QP–W P–51B 43–6560/QP–W P–51D 44–13722/QP–W
Norley, Lewis	11,3	P–51B 43–12416/VF–O P–51B 43–6666/VF–O P–51B 43–6802/VF–O P–51D 44–15028/WD–O P–51D 44–15350/VF–? P–51D 44–72196/QP–O P–51D 44–73108/QP–O *Red Dog XII*
Anderson, Charles	10,5	P–51B 43–6972/VF–N *Paul* P–51B 43–7181/WD–L
Glover, Fred	10,3	P–51B 43–12214/VF–C *Rebel Oueen* P–51D 44–14787/VF–B P–51D 44–64153/VF–B
Lines, Ted	10	P–51B 43–7172/WD–H *Thunder Bird* P–51D 44–13555/WD–D *Thunder Bird*
Woods, Sidney	10	P–51D 44–72251/QP–A

20° Grupo de Caza

Nombre	Número de Victorias conseguidas	Aparatos asignados (sólo P-51)
Fiebelkorn, Ernest	9,5	P–51D 44–11161/LC–N *June Nite* P–51D 44–14823/LC–F *Miss Miami*
Morris, James	13	(solo P–38)
Brown, Harley	6	P–51D 44–13779/KI–N P–51D 44–11250/KI–A *Be Good/Brownies' Ballroom*
Lindol, Graham	5,5	(solo P–38)
Ilfrey, Yack	8*	P–51D 44–13761/MC–O *HAPPY JACK'S GO BUGGY*
McKeon, Joseph	6*	P–51D 44–13992/LC–C *Regina Coeli III*
Price, Jack	5*	P–51D 44–14693/LC–G *Feather Merchant 5th*

* Victorias obtenidas con otras unidades

55° Fighter Group

Nombre	Número de Victorias conseguidas	Aparatos asignados (sólo P-51)
Lewis, William	8	P–51D 44–13907/CY–S P–51D 44–14907/CY–S
Cramer, Darrell	7,5	P–51D 44–14121/CL–Z *Mick #5*
Righetti, Elwyn	7,5	P–51D 44–14223/CL–M *KATYDID* P–51D 44–72227/CL–M *KATYDID*
Landers, John	14,5*	P–51D 44–13823/CG–O *Big Beatiful Doll* P–51D 44–72218/WZ–I *Big Beatiful Doll* P–51D 44– /B6–? *Big Beatiful Doll* P–51D 44–72218/E2–I *Big Beatiful Doll*

* Victorias obtenidas con otras unidades

Nombre	Número de Victorias conseguidas	Aparatos asignados (sólo P-51)

78° Grupo de Caza

Brown, Quince	12,34	(solo P–47D)
Jucheim, Aldwin	10	(solo P–47D)
Roberts Jr, Eugene	9	P–51D 44–15061/5E–O
		Jimmie the First

339° Grupo de Caza

Bryan Jr, William	8,5	P–51D 44–13601/D7–J
		P–51D 44–15074/D7–J
		Big Noise
Gerard, Francis	8	P–51D 44–13808/D7–U
		Yi Yi
		P–51D 44 150003/D7–U
Schafer Jr, Dale	8	P–51D 44–14671/D7–C
		P–51D 44–72147/D7–C

352° Grupo de Caza

Preddy, George	25,83	P–51B 42–106451/HO–P
		CRIPES A'MIGHTY 2ND
		P–51D 44–13321/HO–P
		CRIPES A'MIGHTY 3RD
		P–51D 44–14906/PE–P
		CRIPES A'MIGHTY
Meyer, John	24	P–51B42–106471/HO–M
		Lambie II
		P–51D 44–14151/HO–M
		PETIE 2ND
		P–51D 44–15041/HO–M
		PETIE 3RD
Thornell, John	17,25	P–51B 42–106872/PE–T
		PATTY ANN II
Whisner, William	16	P–51B42–106449/HO–W
		Princess ELIZABETH
		P–51D 44–14237/HO–W
		Moonbeam Mc SWINE
Bryan, Donald	13,34	P–51B 423–6894 /PE–B
		Little One II
		P–51D 44–14061/PE–B
		Little One III
Moran, Glennon	13	P–51B 42–6912/HO–M
		P–51C42–103320/HO–M
		Little Ann
		P–51D 44–13320/HO–M
Halton, William	11,5	P–51B 42–106717/PE–T
		Slender, Tender and TALL
		P–51D 44–13966/PE–T
		Slender, Tender and TALL
		P–51D 44–14812/HO–T
		Slender, Tender and TALL
		P–51D 44–13557/HO–T
		Slender, Tender and TALL
Littge, Raymond	10,5	P–51C42–103320/HO–M
		Pluribus Unum
		P–51D 44–13320/HO–M
		Silver Dollar
		P–51D 44–72216/HO–M
		Helen

353° Grupo de Caza

Duncan, Glenn	19	P–51D 44–73060/LH–X
		Dove of Peace VIII
		(solo P–47)
Beckham,Walter	18	(solo P–47)
Blickenstaff,Wayne	10	P–51D 44–72374/LH–U
		BETTY–E

355° Grupo de Caza

Brown, Henry	17,2	P–51B 42–106448/WR–Z
		Hun Hunter/Texas
		P–51D 44–13305/WR–Z
		Hun Hunter/Texas
Hovde, William	10,5	P–51B 43–6928/YF–I
		OLE–II
		P–51D 44–13531/YF–I
		OLE–III
		P–51D 44– YF–I
		OLE–IV
		P–51D 44–73108/YF–I
		OLE–V
Havilland Jr, Fred	9	P–51D 44–14405/OS–H
		Barbara
Elder, John	8	P–51B 42–106732/OS–R
		Moon
		P–51D 44–63633/OS–R
		Moon
Kinnard Jr, Clairborne	8	P–51B 43–6431/WR–A
		Man O'WAR
		P–51D 44–15625/WR–A
		MAN O'WAR
		P–51D 44–13144IWR–A
		Man O' War
		P–51 D 44–14292/QP–A
		Man O' War

356° Grupo de Caza

Strait, Don	13,5	P–51D 44–15152/QI–T
		JERSEY JERK
Scheible,Wilbur	6	P–51D44–76457/QI–Z
		(44–10583)
Thwaites, David	6	(solo P–47D)

357° Grupo de Caza

Nombre	Número de Victorias conseguidas	Aparatos asignados (sólo P-51)
Carson, Leonard	18,5	P–51D 44–13316/G4–C
		Nooky Booky II
		P–51K 44–11622/G4–C
		Nooky Booky IV
England, John	17,5	P–51B 42–106462/G4–H
		U'VE HAD IT
		P–51D 44–13735/G4–H
		U'VE HAD IT
		P–51D 44–14709/G4–H
		MISSOURI ARMADA
Foy, Robert	17	P–51D 44–13712/B6–V
		Reluctant Rebel
		P–51D 44–63621/B6–V
		LITTLE SHRIMP
Anderson, Clarence	16,5	P–51B 43–24824/B6–S
		OLD CROW
		P–51D 44–14450/B6–S
		OLD CROW
Peterson, Richard	15,5	P–51B 43–6935/C5–T
		Hurry Home Honey
		P–51D 44–13586/C5–T
		Hurry Home Honey
		P–51D 44–14868/C5–T
		Hurry Home Honey
Bochkay, Don	14,84	P–51B 43–6933/B6–F
		SPEEDBALL ALICE
		P–51D 44–15422/B6–F
		P–51D 44–72244/B6–F
Kirla, John	11,5	P–51D 44–14624/G4–H
		Spook
		P–51D 44–72180/G4–H
		Spook
Yeager, Charles	11,5	P–51B 43–74650/B6–Y
		GLAMOROUS GLEN
		P–51D 44–13897/B6–Y
		GLAMOROUS GLEN II
		P–51D 44–14888/B6–Y
		GLAMOROUS GLEN III
Storch, John	10,5	P–51D 44–13546/C5–R
		THE SHILLELAGH
		P–51D 44–72164/C5–R
		THE SHILLELAGH
Broadhead, Joseph	10	P–51B 43–12227/G4–V
		Baby Mike
		P–51D 44–14798/G4–V
		Master Mike

359° Grupo de Caza

Nombre	Número de Victorias conseguidas	Aparatos asignados (sólo P-51)
Wetmore, Ray	21,25	P–51B 42–106894/CS–P
		P–51D 44–14733/CS–L
		Daddy's Girl
Doersch, George	10,5	P–51B 43–24810/CS–J
		P–51D 44–72067/CV–R
Booth, Robert	8	P–51B 43–6757/IV–F;
		P–51D 43–7199/IV–F
Crenshaw, Claude	7	P–51B 42–106689/IV–S
		P–51D 44–13606/IV–I
		LOUISIANA HEAT WAVE
		P–51D 44–15016/IV–I
		HEATWAVE

361° Grupo de Caza

Nombre	Número de Victorias conseguidas	Aparatos asignados (sólo P-51)
Spencer, Dale	9,5	P–51B 43–24808/E9–D
		P–51D 44–14217/E9–D
Beyer, William	9	P–51D 44–14144/E9–N
Drew, Urban	6	P–51D 44–14164/E2–D
		DETROIT Miss
Hopkins, Wallace	6	P–51B 42–106655/B7–H
		Ferocious Frankie
		P–51D 44–13704/B7–H
		Ferocious Frankie
Kemp, William	6	P–51C 42–103749/E2–X
		Betty Lee/Marie
		P–51D 44–14270/E2–X
		Betty Lee II
		P–51D 44–15076/E2–X
		Betty Lee III

364° Grupo de Caza

Nombre	Número de Victorias conseguidas	Aparatos asignados (sólo P-51)
Cueleers, George	10,5	P–51D 44–13971/N2–D
		P–51D 44–15020/N2–D
		P–51D 44–72719/N2–D
		Constance
Bankey Jr, Ernest	9,5	P–51D 44–15019/5E–B
		P–51D 44–73045/5E–B
		Lucky Lady VII
Fowle, James	8	P–51D 44–13829/5Y–J
		Terrie Claire
		P–51D 44–14184/5Y–Q
		Terrie Claire III

479° Grupo de Caza

Nombre	Número de Victorias conseguidas	Aparatos asignados (sólo P-51)
Jeffrey, Arthur	14	P–51D 44–14423/L2–0
		BOOMERANG JR.
		P–51D 44–11674/L2–0
		BOOMERANG JR.
Olds, Robin	13	P–51D 44– /L2–W
		SCAT IV
		P–51D 44–14426/L2–W
		SCAT V
		P–51D 44–72922/L2–W
		SCAT VI
		P–51D 44–72922/L2–W
		SCAT VII
Gleason George	12	P–51D 44–14740/L2–H
		Hot Toddy
Candelaria, Richard	6	P–51K 44–1175/J2–K
		My Pride and Joy

Comparación Entre Victorias y Bajas por Grupos

Grupos de Caza de la Octava. Comparación entre victorias conseguidas en el aire y bajas sufridas (en todos los tipos de cazas con que estaban equipados)

Puesto de clasificación	Grupo	Victorias en el aire	bajas
1	56°	674	128
2	357°	609	128
3	4°	583	241
4	352°	519	118
5	355°	365	175
6	78°	338	167
7	353°	330	137
8	55°	316	181
9	364°	256	134
10	359°	253	106
11	339°	239	97
12	361°	226	81
13	20°	212	132
14	356°	201	122
15	479°	155	69
Totales		**5276***	**2016**

***2,75 aviones enemigos destruidos por cada caza norteamericano derribado.**

Características Técnicas

P-51B Mustang

Tipo: caza de escolta de gran autonomía monoplaza.

Armamento: cuatro ametralladoras Colt-Browning M-2 de 12,70 mm con una capacidad total de 1260 disparos; capaz de llevar una sola bomba de 230 kilos debajo de cada ala para misiones de ataque a tierra.

Motor: un motor Rolls-Royce (Packard) Merlin V-1650-7 refrigerado por líquido capaz de desarrollar 1330 CV al despegue.

Dimensiones: envergadura 11,278 m; longitud 9,83 m; altura 3,70 m.

Pesos: peso con carga máxima 5.428 kg; peso en vacío 3.225 kg.

Prestaciones: velocidad máxima 708 km/h; velocidad de crucero 582 km/h; techo operativo 41.800 pies; radio de acción 1.416 km (con 2 depósitos lanzables de 280 litros de capacidad cada uno).

P-51D Mustang

Tipo: caza de escolta de gran autonomía monoplaza.

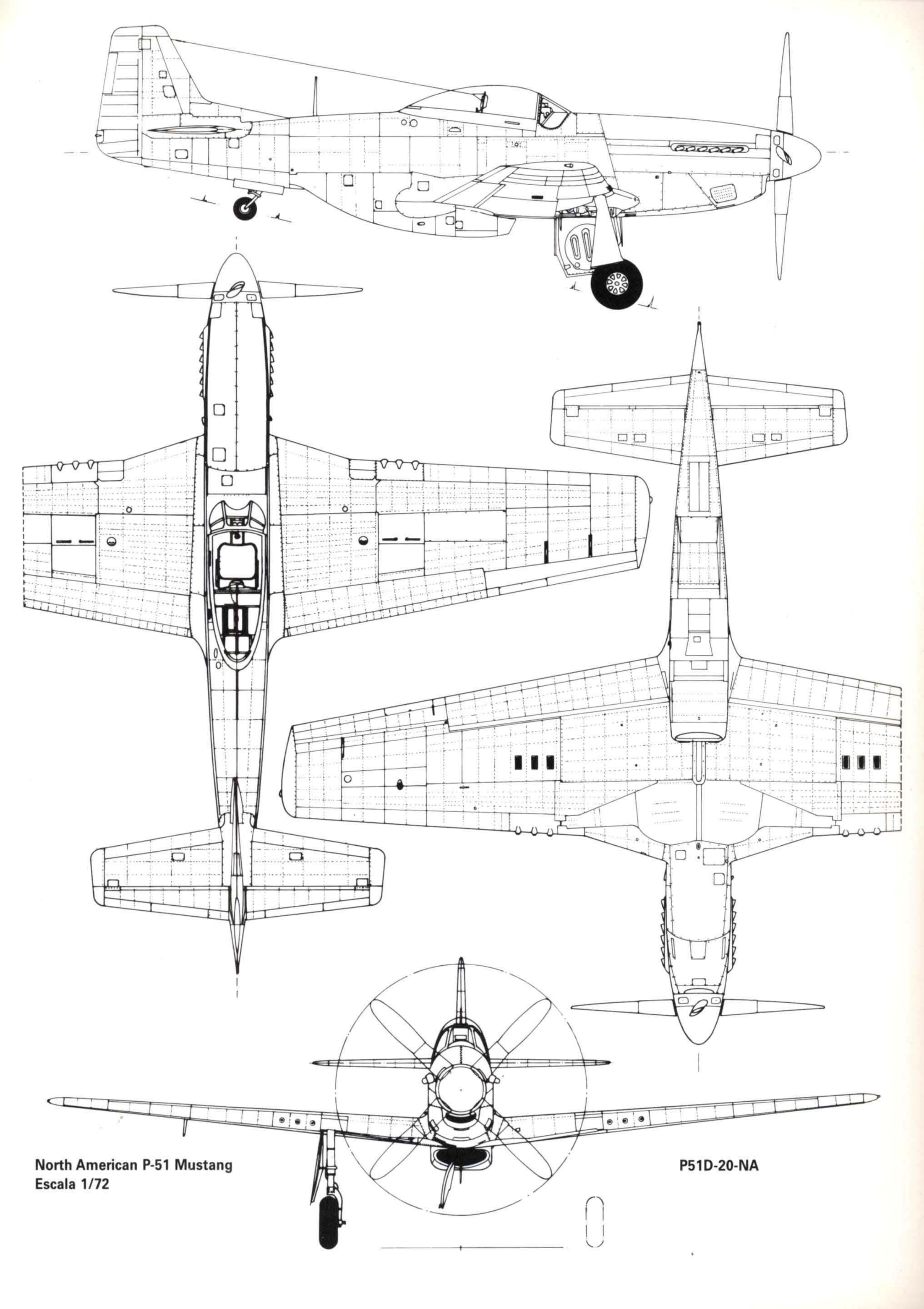
Armamento: seis ametralladoras Colt-Browning M-2 de 12,70 mm con una capacidad total de 1.000 disparos; soportes exteriores para llevar hasta 460 kilos de peso en bombas o 6 cohetes aéreos de alta velocidad (HVAR).

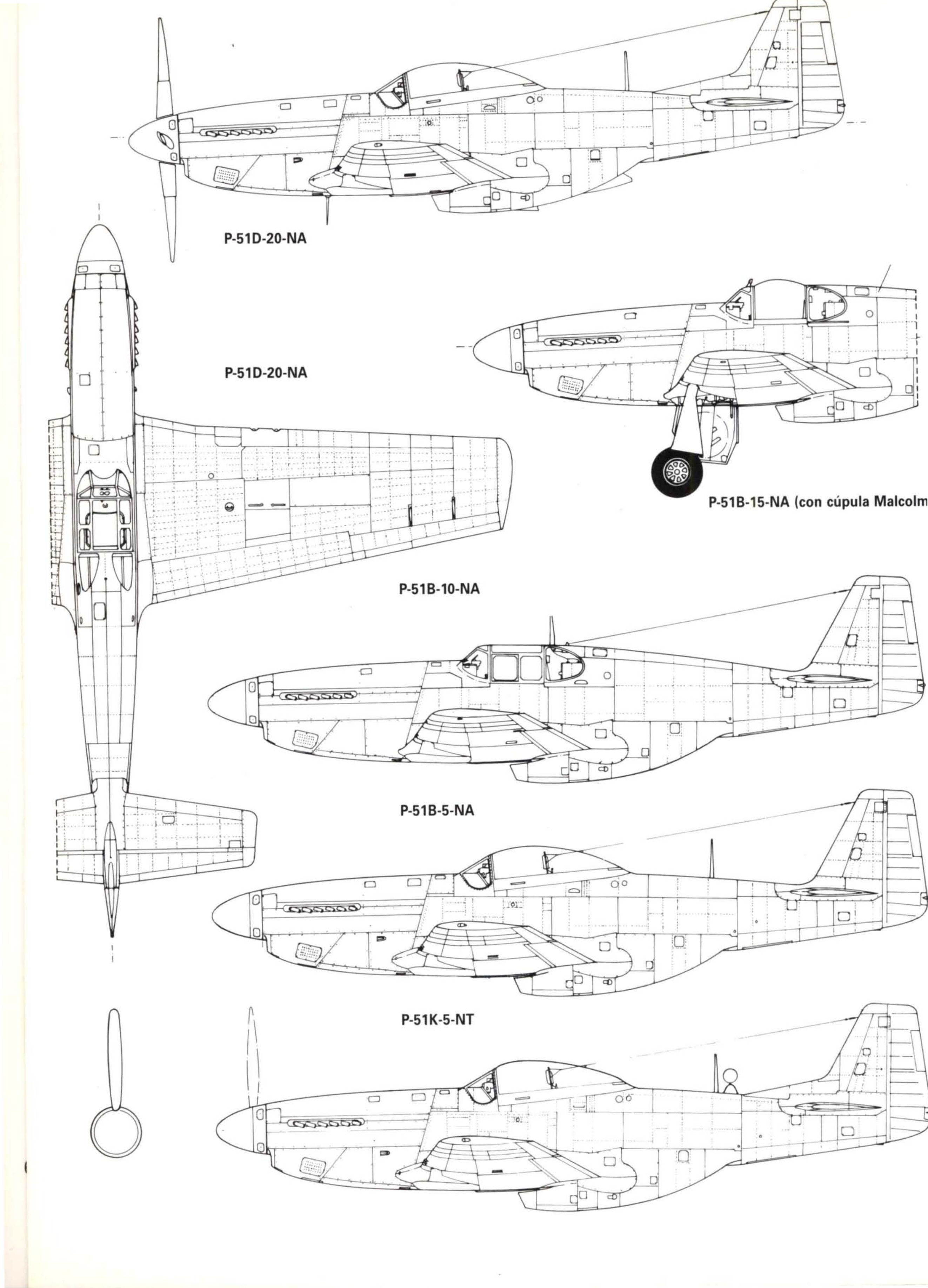
Motor: un motor Rolls-Royce (Packard) Merlin V-1650-7 refrigerado por líquido capaz de desarrollar 1490 CV al despegue.

Dimensiones: envergadura 11,278 m; longitud 9,83 m; altura 3,70 m.

Pesos: peso con carga máxima 5.566 kg; peso en vacío 3.512 kg.

Prestaciones: velocidad máxima 703 km/h; velocidad de crucero 582 km/h; techo operativo 30.000 pies; radio de acción 1.609 km con 2 depósitos lanzables de 415 litros de capacidad cada uno.


North American P-51 Mustang
Escala 1/72
P51D-20-NA



P-51D-20-NA
P-51D-20-NA
P-51B-15-NA (con cúpula Malcolm
P-51B-10-NA
P-51B-5-NA
P-51K-5-NT

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS



Sin lugar a dudas el mejor caza americano de la Segunda Guerra Mundial fue el North American P-51 Mustang, del cual prestaron servicio gran número de aparatos en la Octava Fuerza Aérea de la USAAF desde finales de 1943 hasta el Día de la Victoria en Europa (VE Day) y fue el caballo de batalla de la mayoría de los ases del teatro de operaciones europeo. Encargados de la responsabilidad de escoltar a las enormes fortalezas de bombarderos B-17 Flying Fortress y B-24 Liberators en las incursiones diurnas sobre el interior de Alemania, los pilotos de los diversos grupos de caza encuadrados en la "Mighty Eighth" ("Octava Invencible") se encontraron frente a frente con la crema de los escuadrones de caza de la Luftwaffe luchando por el control de los cielos del Tercer Reich.



